VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 305)
z dnia 16 lipca 2019 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 305)

16 lipca 2019 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Jerzego Polaczka (PiS)**, przewodniczącego Komisji na posiedzeniu zwołanym w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– „Informacja Ministra Infrastruktury na temat realizacji zadań inwestycyjnych w ramach podstawowych programów infrastrukturalnych w Polsce (drogowego i kolejowego) w świetle licznych w ostatnim czasie przypadków unieważniania przetargów oraz zrywania kontraktów.”.

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Adamczyk** minister infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Alvin Gajadhur** główny inspektor transportu drogowego, **Jacek Gryga** zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad wraz ze współpracownikami, **Arnold Bresch** członek zarządu ds. realizacji inwestycji PKP PLK S.A., **Szymon Grabowski** i **Wojciech Zabłocki** zastępcy dyrektora Biura Inwestycji PKP S.A., **Artur Popko** wiceprezes zarządu Budimex SA, **Adrian Furgalski** przewodniczący zarządu Railway Business Forum, **Jakub Majewski** prezes zarządu Fundacji ProKolej, **Waldemar Ostrowski** wiceprezes zarządu Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa, oraz **Jan Styliński** prezes Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak, Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie i panowie posłowie, otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Oprócz państwa posłów, witam sekretarzy stanu w Ministerstwie Infrastruktury – ponownie witam pana Rafała Webera ze współpracownikami oraz pana ministra Andrzeja Bittela. Witam przedstawicieli Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Inspekcji Transportu Drogowego, Najwyższej Izby Kontroli, strony społecznej.

Stwierdzam kworum.

Posiedzenie zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na wniosek grupy posłów, przekazany do Komisji w dniu 13 czerwca br. (wniosek z tematem dzisiejszego posiedzenia sporządzony został w bardzo wyrafinowanej formie i gotyckim stylu, ale to moja uwaga poza protokołem).

Temat dzisiejszego posiedzenia brzmi: „Informacja Ministra Infrastruktury na temat realizacji zadań inwestycyjnych w ramach podstawowych programów infrastrukturalnych w Polsce (drogowego i kolejowego) w świetle licznych w ostatnim czasie przypadków unieważniania przetargów oraz zrywania kontraktów.

Poproszę pana przewodniczącego Stanisława Żmijana, który jest przedstawicielem wnioskodawców, o uzasadnienie wniosku.

Poza stroną rządową witam również stronę społeczną obecną na dzisiejszym posiedzeniu i otwieram punkt, który – jak powiedziałem wcześniej – rozpocznie pan przewodniczący Żmijan i uzasadni wniosek, proszę bardzo.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Wysoka Komisjo, szanowni państwo – panie przewodniczący, bardzo cenię pana poczucie humoru, dlatego chciałbym przypomnieć, że miałem zaszczyt być szefem sejmowej Komisji Infrastruktury w poprzedniej kadencji. Poproszę, oczywiście, sekretariat, żeby przedłożyli panu państwa wnioski, które były do mnie kierowane – wobec tego, panie

przewodniczący, uprzejmie proszę o powstrzymanie się od ocen pracy poszczególnych posłów.

Ale do rzeczy.

Wysoka Komisjo, wraz z grupą posłów zwróciliśmy się z wnioskiem o zwołanie dzisiejszego posiedzenia, bowiem – nie jest to już niepokój – po prostu, uważamy, że mamy realną groźbę niezrealizowania dwóch podstawowych programów infrastrukturalnych w naszym kraju – drogowego i kolejowego.

Mówiliśmy o tym od początku tejże kadencji, kiedy resortem zaczął kierować pan minister Adamczyk i ogłosił, pamiętamy wszyscy, optymalizację kosztów właśnie w ramach realizacji tych programów, kiedy mówiliśmy, że czas szybko biegnie a zadania są gigantyczne, szkoda czasu. Dopiero pan prezes Kaczyński, osobiście, przerwał ten chocholi taniec, zresztą bardzo mocno pogroził oceną – ocenił, że miało być taniej a jest drożej. Dzisiaj jest już bardzo drogo. Nie jest to ocena posłów, którzy podpisali się pod wnioskiem, na to są już – po prostu – poważne raporty. Dlatego poprosiliśmy o informację w tej sprawie.

Dlaczego sytuacja jest groźna?

Dlatego, że to, co dzieje się w ostatnich miesiącach bieżącego roku naprawdę powoduje, że trzeba, po prostu, bić na alarm.

Sytuacja jest następująca.

Tak naprawdę powiało groźnie, bardzo groźnie, już w ubiegłym roku, kiedy to zostały zerwane kontrakty na zadaniu kolejowym linii kolejowej nr 7 Warszawa – Lublin i E59 Poznań – Wrocław na odcinku Poznań – Rawicz.

Wydawało się, że jest to sprawa incydentalna.

Bardzo proszę, Wysoka Komisjo, okazuje się dzisiaj, że w bieżącym roku wygląda to następująco:

– 12 kwietnia – unieważnienie przetargu na S6, koniec obwodnicy Koszalina i Sianowa,

– 12 kwietnia – unieważnienie przetargu na S6, część druga, budowę obwodnicy Sławna;

– 12 kwietnia – unieważnienie przetargu na S6, część trzecia, koniec obwodnicy Sławna, początek obwodnicy Słupska;

– 29 kwietnia – zerwanie umowy z wykonawcą na A1, odcinek F Częstochowa Północ – węzeł Blachownia;

– 29 kwietnia – zerwanie umowy z wykonawcą S3, Kazimierzów – Lubin Północ;

– 10 maja – unieważnienie przetargu S16, Borki Wielkie – Mrągowo,

– 16 maja – zerwanie umowy z wykonawcą na S61, Podborze – Śniadowo,

– 16 maja – zerwanie umowy z wykonawcą S7, lotnisko – Lesznowola;

– 20 maja – unieważnienie przetargu A18, Olszyna – Golnice,

– 11 czerwca – zerwanie umowy z wykonawcą S5, Nowe Marzy – Dworzysko;

– 11 czerwca – zerwanie umowy z wykonawcą S5, druga jezdnia, obwodnica Świecia;

– 11 czerwca – zerwanie umowy z wykonawcą S5, Dworzysko – Aleksandrowo;

– 11 czerwca – zerwanie umowy z wykonawcą S5 Białe Błota – Szubin;

– 12 czerwca – zerwanie umowy z wykonawcą na S5, Poznań – Wronczyn;

– 17 czerwca – zerwanie umowy z wykonawcą S61 Suwałki – Budzisko.

Przedwczoraj otrzymałem informację, co prawda nie jest to w gestii generalnej dyrekcji czy pionu ministra, ale jednak… bo uzgodnienie dotyczy drogi S12, przebieg S12 w granicach miasta Chełma – zerwana umowa, kolejna zerwana umowa.

Poważne raporty wskazują, że mamy – po pierwsze – kilkuletnie opóźnienie w realizacji tych programów. Po drugie – istnieje realna groźba niewykorzystania środków z Unii Europejskiej. I to, co najważniejsze – myślę, że pan prezes Jarosław Kaczyński weźmie w końcu to pod uwagę – przecież w kraju realizowane są poważne, bardzo poważne programy społeczne.

W tym gronie przekonywać się nie musimy. Oczywiście, konsumpcja to za mało, żeby realizować właściwe dochody na odpowiednim poziomie do budżetu. Niezbędne są inwestycje, także inwestycje kolejowe i drogowe. Nie ma rozwoju gospodarczego bez inwestycji publicznych. Mamy dokładne dane na ten temat, jeżeli chodzi o program drogowy.

Mniejsze dane oczywiście, bo PKP PLK nie jest zobowiązana do informowania o stanie przebiegu poszczególnych kontraktów. Ale wiemy i, nawet jak państwo próbujecie mówić, że zakontraktowanych jest 50% czy ponad 50%, to my wiemy, że zakontraktowane jest w formule „Projektuj – buduj".

Czasu zostały niewiele, wobec tego bardzo proszę o złożenie informacji na ten temat i przedstawienie argumentów, bo wszyscy chcielibyśmy, żeby było inaczej – chcielibyśmy realizować te kontrakty.

Jeszcze jedno – ubolewam, że – niestety – w tak poważnym posiedzeniu nie uczestniczy i nie znajduje czasu osobiście pan minister Andrzej Adamczyk. Znajduje za to czas i jest na każdym otwarciu i przecięciu wstęgi każdego najmniejszego odcinku drogi w Polsce – odcinków, do których nie przyłożył ręki, czyli są to te, które przygotowali poprzednicy a, oczywiście, chętnie fotografuje się w świetle fleszów, kamer. Ogłasza, jak to wspaniałomyślnie buduje.

Powiem krótko, przywołam klasyka: za czasów ministra Adamczyka, niestety, budowanie dróg szybkiego ruchu, autostrad wcale, a dróg ekspresowych – niestety, z przykrością, to mówię – nie przyjęło się. Tyle, że żadna to satysfakcja – kraj potrzebuje tych dróg i tej zmodernizowanej sieci kolejowej.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję za uzasadnienie wniosku przedstawiciela wnioskodawców, pana posła Żmijana.

Teraz poprosiłbym panów…

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Panie przewodniczący, jeszcze tylko jedno proszę.

Tutaj są dwie grafiki.

To jest obraz, proszę państwa, z bieżącego roku: ogłoszonych przetargów na 100,3 km, natomiast zerwanych na 203 km. Jeżeli dodać ten chełmski to jest to 220 km. Mamy po prostu ujemny wzrost ogłaszanych przetargów.

Tu świetna grafika, proszę bardzo, kadencja 2008-2011. Ogłoszonych przetargów na 1540 km, druga kadencja, 2012-2015 – 2085 km.

A to jest sukces pana ministra Adamczyka: 2016-2019 – 535 km.

Takie mamy sukcesy.

Podkreślam jeszcze raz: to jest groźne i zatrważające.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję.

Teraz prosiłbym panów ministrów o przedstawienie informacji.

Pominąłem przy powitaniach – mamy przedstawicieli Polskich Linii Kolejowych z członkiem zarządu na czele oraz przedstawicieli PKP S.A., tak, że tytułem uzupełnienia chciałbym również państwa raz jeszcze przywitać.

Teraz poproszę pana ministra Rafała Webera i, według uznania, kolejnych przedstawicieli, aby komentowali i referowali temat będący przedmiotem zapytania grupy posłów.

Dziękuję.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Wysoka Komisjo, kolego ministrze, szanowni państwo, bardzo lubię słuchać wypowiedzi pana przewodniczącego Żmijana, bowiem wyznaję zasadę, że uczę się na błędach i nie tylko na swoich, ale również na błędach innych.

Pan przewodniczący, jak zwykle, w swojej wypowiedzi kilka razy sam się wykluczył, kilka razy był niekonsekwentny, nielogiczny, niespójny – i właśnie staram się, na bazie tych wypowiedzi, unikać tego w moich wystąpieniach – i za tę naukę, panie przewodniczący, bardzo dziękuję.

Ponieważ z jednej strony zarzuca pan panu ministrowi Andrzejowi Adamczykowi, że nie buduje dróg a, z drugiej strony, że pokazuje się przy każdym otwarciu – to jest pierwsza niespójność.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Do rzeczy, proszę.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Jest udzielony głos panu ministrowi, panu udzielę głosu po wypowiedzi pana ministra, kiedy będzie pan chciał ewentualnie jakieś repliki.

Proszę bardzo.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Kolejna niespójność jest taka, że zarzuca pan, że optymalizacja wpłynęła na wzrost cen kontraktów, które obecnie są realizowane, natomiast, panie przewodniczący, miesza pan do tego również przetargi kolejowe.

Wiemy, że optymalizacja nie dotyczyła zadań kolejowych, linii kolejowych i, po prostu, w tym zakresie, w tym segmencie, w tym sektorze nie miała miejsca – to jest kolejna niespójność.

Było ich więcej, natomiast faktycznie przejdę może do rzeczy, bo te informacje, które pan przedstawił, wyglądają w rzeczywistości zupełnie inaczej. Ocena, której dokonał pan przewodniczący Żmijan jest oceną subiektywną, nie mającą racji bytu, nie mającą odzwierciedlenia w rzeczywistości.

Przedstawię to, szanowni państwo, na konkretnych liczbach, które są do wykorzystania na tej prezentacji.

Na początek – kilka informacji ogólnych.

Mamy przed sobą slajd, na którym zaznaczona jest sieć dróg. Kolor zielony są to inwestycje ukończone w ramach poprzednich programów, albo w ramach obecnego programu budowy dróg krajowych. Kolor niebieski są to inwestycje realizowane w ramach limitu finansowego obecnego programu. I kolor czerwony –pozostałe inwestycje, które będą realizowane w przyszłości po zabezpieczeniu środków finansowych. Kolejny slajd to obwodnice, bo oczywistym jest, że program budowy dróg krajowych to także budowa obwodnic.

Przypominam wszystkim państwu, że obecny limit to 135 mld zł i został zwiększony uchwałą Rady Ministrów z lipca 2017 r. ze 107 mld zł. W lipcu 2017 r. nastąpił także wzrost limitu finansowego programu budowy dróg krajowych na lata 2014-2023 z perspektywą do 2025 r. i o tym, panie przewodniczący i szanowni państwo, nie wolno zapominać.

W ramach tego limitu przewidujemy budowę 43 inwestycji obwodowych – oczywiście, są to obejścia miejscowości w ciągach dróg autostradowych i ekspresowych. Obecnie łącznie to 10 inwestycji, natomiast pozostałe 33 to zadanie inwestycyjne rozproszone po całej Polsce, znajdujące się poza siecią TEN-T oraz poza siecią dróg ekspresowych i autostrad.

Teraz pewne podsumowanie.

Inwestycje zakończone to 58 odcinków realizacyjnych, co daje 820 km i wartość 28 mld zł. Inwestycje teraz, w chwili obecnej realizowane, szanowni państwo, to 108 odcinków o łącznej długości 1363 km i o łącznej wartości 54 mld zł. Kolejne inwestycje to inwestycje w przetargu – osiem odcinków o długości 113 km i wartości blisko 5 mld zł. Pracujemy też nad przygotowaniem kolejnych odcinków po to, aby móc je sprawnie realizować przy zabudżetowaniu finansowym, czyli zabezpieczeniu środków finansowych – to 65 odcinków o łącznej długości ponad 1 tys. km i wartości ponad 48 mld zł.

Szanowni państwo, to podsumowanie oznacza, że obecnie już zrealizowano lub znajduje się w realizacji blisko 70% zadań stanowiących 65% łącznej długości planowanych dróg. Wydatki z Krajowego Funduszu Drogowego na zadania zrealizowane lub w realizacji konsumują 60% ogólnego limitu 135 mld zł.

Docelowa sieć autostrad i dróg ekspresowych ma mieć łączną długość 7650 km, w tym ok. 2 tys. km autostrad. Obecnie oddanych do użytkowania jest 3838 km dróg szybkiego ruchu, w tym 1638 km autostrad – zakończone 82% sieci. 2200 km dróg ekspresowych

– zakończone 39% sieci. W budowie mamy obecnie ponad 150 km autostrad, w przetargu 22 km. W 2019 r. ogłosimy przetarg na 37,5 km autostrad, w 2020 r. – na ponad 111 km autostrad a w przyszłej perspektywie pozostanie nam do zbudowania tylko jeden odcinek autostrady o długości 32 km (jeżeli dobrze pamiętam, to odcinek autostrady A2 z Białej Podlaskiej do granicy państwa) – i szacujemy, że 2025 r. to jest data, kiedy oddamy do użytkowania ostatni odcinek autostrady w Polsce, czyli właśnie ten, o którym wcześniej mówiliśmy i tym samym zakończymy program autostradowy.

Drogi ekspresowe – w budowie mamy obecnie 1077 km dróg ekspresowych, w przetargu 73 km, w przygotowaniu i zapewnionych środkach finansowych w ramach programu – 820 km, w przygotowaniu na przyszłą perspektywę – 1667 km dróg. Na tę chwilę nie rozpoczęto prac przygotowawczych tylko dla 100 km dróg ekspresowych.

Tak, że myślę, że informacja ta pokazuje, na jakim etapie jesteśmy. Pokazuje również, w którym miejscu jest w tej chwili program budowy dróg krajowych i prace przygotowawcze, które będą później – po 2025 r. – realizowane po zabudżetowaniu środków finansowych.

Zanim przejdziemy do kolejnego slajdu, chcę również przekazać informację na temat wykorzystania środków europejskich, ponieważ pan przewodniczący poseł wyraził w związku z tym obawę.

Szanowni państwo, dotychczas zawarto 54 umowy na dofinansowanie zadań realizowanych przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad. Dzięki temu mamy zagospodarowaną dostępną alokację na poziomie 73%, 73% alokacji – a przypominam, że rozliczenie obecnej perspektywy unijnej to 2023 r. – 4,5 roku na wykorzystanie 27%. Przewidujemy natomiast, że w wyniku podpisywania kolejnych umów tylko w tym roku wykorzystanie alokacji będzie już na poziomie ponad 80% (dokładnie 81%).

Tak, że to jest ta rzetelna informacja związana z wykorzystywaniem środków unijnych.

Szanowni państwo, w ostatnim czasie pojawiły się również nowe wyzwania związane z ogólnokrajową sytuacją na rynku budowlanym. Oczywiście, jest to związane ze wzrostem cen materiałów i kosztów pracy. Obserwujemy systematyczny wzrost ofert przetargowych, zmuszających inwestora do unieważnienia przetargów.

Od początku realizacji programu unieważniono 19 przetargów, z czego 8 wszczętych w 2018 r. – tak, że to działanie polegające na unieważnieniu przetargów nie jest nowe. Jest ono stosowane wtedy, kiedy nie ma innej możliwości, kiedy kwota najkorzystniejszej oferty zdecydowanie odbiega od środków zagwarantowanych na realizację danej inwestycji i taki przetarg należy po prostu unieważnić, zoptymalizować i ogłosić na nowo, albo – rozdzielić i na początku przygotować projekt, dopiero później zoptymalizować i ogłosić przetarg na budowę.

Należy również przypomnieć, że w tym roku doszło do nieuprawnionych zachowań na placach budowy, skutkujących odstąpieniem inwestora od umów, dotyczy to głównie firm włoskich, jak Salini, Pizzarotti, Toto oraz hiszpańskiej firmy Rubau.

Obecnie generalna odstąpiła od umowy na 9 spośród 108 realizowanych zadaniach – biorąc pod uwagę inwestycje już zrealizowane oraz w budowie jest to zaledwie 5,5% wszystkich kontraktów.

Szanowni państwo, nie będziemy pozwalali na to, aby kontrakty podpisane nie były realizowane. Wypowiedzenie umowy, przerwanie kontraktu, zerwanie kontraktu jest ostatecznością. Inwestor reaguje w ten sposób tylko wtedy, kiedy umowa nie jest dotrzymywana i kiedy prace w ogóle nie są prowadzone albo są pozorowane. Nie będziemy na to pozwalać – skoro umowa jest podpisana, będziemy wymagać, aby każda zawarta umowa była umową dotrzymywaną.

Szanowni państwo, o przedstawienie szczegółów tych kontraktów poproszę przedstawicieli Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, która też wskaże, jakie są przyszłościowe harmonogramy, jeżeli chodzi o te kontrakty.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę, jak rozumiem pan dyrektor Gryga w tej sprawie, tak?

Proszę bardzo, panie dyrektorze.

Zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Jacek Gryga:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Szanowny panie przewodniczący, państwo posłowie, panowie ministrowie, szanowni państwo, na początek jeśli można prosić następny slajd… będę się posługiwał pomocą. Kilka informacji, które właściwie już pan minister przedstawił, natomiast… tak jak pan minister już powiedział, Program Budowy Dróg Krajowych i Autostrad opiewa na 135 mld zł, blisko 3300 km dróg ekspresowych i autostrad do wybudowania.

Kilka takich suchych danych uszczegółowienia.

Do czerwca bieżącego roku ogłosiliśmy 176 postępowań przetargowych na roboty budowlane o łącznej długości prawie 2300 km. Podpisaliśmy 165 umów na roboty budowlane o ich łącznej długości blisko 2200 km i wartości ok. 71,5 mld zł, 750 km nowych dróg w ramach tych działań już udostępniliśmy kierowcom.

Tak jak było mówione, kontynuujemy dalej działania (pan minister już to przedstawiał) będziemy w drugim półroczu tego roku ogłaszać następne przetargi na budowę…

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Witam serdecznie na posiedzeniu Komisji ministra Andrzeja Adamczyka – bardzo dziękujemy za przybycie.

Witając pana ministra proszę o kontynuację prezentacji przez dyrektora Jacka Grygę.

Zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Jacek Gryga:

Na następnym slajdzie mamy szczegółowo (z długościami) wymienione odcinki, na które zamierzamy ogłosić przetargi w tym roku. Możemy również zobaczyć odcinki, o których rozmawialiśmy na poprzedniej Komisji, gdzie były obawy, czy – rzeczywiście – są przewidziane, potwierdzam, że są. Na lata 2020-2022 (to jest to, o czym mówił pan minister) przewidujemy kolejne odcinki do ogłoszenia – myślę, że nie będę tego powtarzał.

Na następnym slajdzie mamy zestawienie odcinków, które w tych latach będą ogłaszane – myślę, że to nie czas i miejsce, aby te informacje czytać.

Na kolejnym slajdzie jest to, co przewidujemy w 2021 r.

Oprócz tego nie zaprzestajemy prac przygotowawczych dla następnych inwestycji, które są już poza limitem finansowym dzisiejszego programu na 135 mld i w wielu przypadkach mamy już tak mocno przygotowywane inwestycje, że być może nawet moglibyśmy – gdyby znalazły się środki finansowe – rozpocząć je już w tej perspektywie, co oczywiście będzie możliwe w przypadku, gdy takie środki się znajdą.

Jeśli chodzi główne zagadnienie dzisiejszego spotkania, odstąpienia od umowy – w tym roku zanotowaliśmy dziewięć takich odstąpień. Od razu chciałem zaznaczyć, że to nie jest tak, że to my odstępujemy z bliżej nieznanych, nieracjonalnych przyczyn. Dzieje się tak, że odstąpienia następują na podstawie szczegółowej obserwacji tego, co dzieje się na kontraktach, szczegółowego rozliczania wykonawców z tego, co wykonują, a przede wszystkim – z analizy tego, czy postępowanie danego wykonawcy na budowie gwarantuje nam cel, czyli wykonanie inwestycji w określonym czasie tak, aby wykorzystać środki finansowe, które też mamy do dyspozycji w pewnych ustalonych terminach.

Nie tylko my oceniamy tego wykonawcę – i jest on przez nas usuwany z kontraktu, ponieważ nie gwarantuje wykonania naszego zamierzenia – były w ostatnim czasie również przypadki (wśród tych, które wymieniłem), że to wykonawcy – szczególnie ci, którzy zawarli w pewnym czasie kontrakty i nieodpowiednio szacowali ryzyka celowo bądź z nieświadomości – sami dochodzą do wniosku, że bardziej opłaci im się zapłacić kary za zerwanie kontraktów i również odstępują.

Tak, że z tych dziewięciu przypadków tak naprawdę cztery wynikają z naszej analizy i usunięcia wykonawców a pięciu wykonawców tak naprawdę poddało się i złożyło broń – i przestali realizować dane kontrakty.

Po kolei, jeśli można.

Autostrada A1, węzeł Częstochowa Północ – Częstochowa Blachownia. Wykonawcą było konsorcjum na czele z firmą Salini Polska. 12 października 2015 podpisano umowę, data zakończenia kontraktu wynikająca z umowy to 3 lipca tego roku. Została podpisana umowa na wartość ponad 700 mln, co w tamtym okresie stanowiło 79% wartości naszego kosztorysu inwestorskiego. Odstąpiliśmy od umowy 26 kwietnia tego roku.

Z firmą tą były już od początku problemy, jeśli chodzi o tempo realizacji tego kontraktu. W ostatnim czasie, w ramach uregulowań istniejących w kontrakcie, skierowaliśmy do nich tzn. powiadomienia, w których jak gdyby „grozimy palcem" wykonawcy, że będziemy mieć do niego roszczenia o nieprawidłowe, niezgodne z kontraktem realizowanie tego kontraktu.

Były trzy takie, można powiedzieć – „żółte kartki", czyli wezwania do poprawy – ponaglenia wykonawcy do realizacji robót z określeniem konkretnych zakresów, które ma on wykonać. Te zakresy są przeanalizowane – są one potrzebne a przede wszystkim jest to wezwanie do tego, aby wykonawca realizował zgodnie ze swoim harmonogramem, który zadeklarował wcześniej, na początkowym etapie kontraktu. Zresztą harmonogram ten jest na bieżąco w trakcie realizacji kontraktu aktualizowany i nawet do tych aktualizacji się nie dostosowywał. Efekt końcowy był taki, że… zresztą we wszystkich tych kontraktach, od których odstąpiliśmy, realizacja tego kontraktu średnia w czasie wynosi 1-2% – to wskazuje, że przeroby wynosiły 1-2% miesięcznie. To by świadczyło, że sto miesięcy zajęłaby wykonawcy budowa takiego zamierzenia.

Chciałem przypomnieć, że średni czas budowy, jaki przewidujemy w naszych kontraktach to dwadzieścia dwa miesiące, tak że jest to bardzo duża zwłoka i, po prostu. nie było innego wyjścia.

Drugą przyczyną, która skłoniła nas do zrywania kontraktów, to były nagminne zaległości płatności wykonawców wobec podwykonawców. Ci podwykonawcy nie otrzymywali wynagrodzenia i zwracali się do nas. Mieliśmy z tym bardzo dużo kłopotów z ich rozliczaniem na kontrakcie. To powodowało przestoje na kontrakcie, bo nasze firmy – mniejsze podwykonawcze – nie mając zapewnionych środków finansowych nie były w stanie realizować w odpowiedni sposób swoich prac i to wpływało dalej negatywnie na tempo kontraktów. Z tym wykonawca nie mógł sobie poradzić. Mimo wprowadzenia alternatywnego sposobu płatności – z niektórymi podwykonawcami umówiliśmy się, że nie czekamy na ich wezwania o wypłatę w zastępstwie generalnego wykonawcy, ale płacimy w porozumieniu z wykonawcą za pomocą tzw. umowy przekazu – wszystko działo się z pewnym opóźnieniem. Z tą firmą również został wprowadzony taki mechanizm bezpośredniej zapłaty podwykonawcy, z pominięciem wykonawcy. Jednak niestety, te działania nadal nie były prowadzone. Po przerwie zimowej wykonawca ten praktycznie nie przystąpił do realizacji zadania, stąd taka decyzja.

Następny jest węzeł Kazimierzów – węzeł Lubin Północ, ttak akurat się złożyło, że_konsorcjum Salini tym razem z innymi konsorcjantami… przyczyny odstąpienia były bardzo podobne, tak prawdę mówiąc mniej więcej rok temu prace przebiegały bardzo optymistycznie. Po konflikcie, jaki został wygenerowany między konsorcjantami i który wpłynął wówczas na tempo realizacji prac wydawało się, że wszystko wróciło do normy. Kiedy włączyliśmy się do negocjacji i doprowadziliśmy do pewnej ugody między konsorcjantami początkowo szło dobrze, jednak zgoda między nimi trwała bardzo krótko – bardzo krótko postępy były obiecujące. Wyglądało wręcz, że w ubiegłym roku kontrakt ten zostanie zakończony.

Niestety, nie został zakończony i później, o ile pamiętam, średnie miesięczne przeroby spadły nawet poniżej 1%, więc to absolutnie nie gwarantowało możliwości wykonania tego zamierzenia. 29 kwietnia odstąpiliśmy od kontraktu przy zaawansowaniu finansowym 74%.

Były tu również powiadomienia o roszczeniach, wezwanie do poprawy, które pozostało niezrealizowane przez wykonawcę i stąd kolejne nasze wystąpienie to było odstąpienie od kontraktu.

Przetarg nieograniczony wstępnie, wszczęty 16 czerwca, aktualny termin składania ofert to 23 lipca i planowana data podpisania umowy przewidziana jest na październik.

Przy okazji wrócę… zarówno w przypadku tego przetargu, jak i poprzedniego (przerwanej budowy obwodnicy Częstochowy przez firmę Salini w ciągu autostrady A1) staramy się wdrażać przeróżne sposoby, aby przyspieszyć procedury wyboru wykonawców i w przypadku autostrady A1 udało nam się odpowiednio uzasadnić procedurę, aby zabezpieczyć dość znaczącą część robót i aby nie uległy one degradacji tak, by przyszły

wykonawca nie musiał ich ponownie naprawiać – narażałoby to nas na ponowne koszty zapłaty odtworzenia znaczącej części tych zniszczonych, zdegradowanych elementów.

Jesteśmy już na końcu procedury zlecenia tego w ramach negocjacji bez ogłoszenia, co w znakomity sposób przyspieszyło zlecanie tych robót. Oczywiście, te prace zabezpieczające nie dają nam jeszcze możliwości, aby przekazać inwestycję do ruchu, ale równolegle przygotowujemy już w tej chwili i lada moment ogłosimy przetarg na resztę robót, które posłużą do wykonania trasy głównej tak, aby mógł się nią jeszcze w tym roku odbyć ruch. Jak na razie te czynności, o których mówię, przebiegają zgodnie z harmonogramem. Wszystko wskazuje na to, że ta, że tak powiem – operacja nam się uda. W przypadku tego drugiego kontraktu nie udało się takiej procedury przeprowadzić, natomiast będzie tu wprowadzona procedura przetargu nieograniczonego.

Droga ekspresowa S5, będziemy mieli przykład trzech kontraktów. Budowa drogi ekspresowej S5, odcinek pierwszy: węzeł Nowe Marzy – węzeł Dworzysko. Tak się składa, że również włoski wykonawca: data podpisania umowy – 12 października 2015, data zakończenia kontraktu była przewidziana na 2019 r. Wartość umowy – przeszło 370 mln zł, co stanowi 63,5% planowanej wcześniej przez nas kwoty, natomiast postęp robót był bardzo niezadowalający. Firma składała wystąpienia w których uważała, że należy jej się dopłata za tak naprawdę błędnie sformułowaną ofertę – wyszło to w trakcie realizacji, gdzie badaliśmy na etapie przetargu ewentualność zaistnienia rażąco niskiej ceny. Wówczas firma wytłumaczyła się powołując się na bardzo wielkie, wręcz nieograniczone zasoby ,jakie posiada w swojej firmie. Natomiast w efekcie końcowym realizacyjnym okazało się, że ta firma bazowała niemal w stu procentach na siłach polskich podwykonawców, co oczywiście doprowadziło do obserwowanego tutaj efektu. Małe zaangażowanie, kłopoty z uregulowaniem należności tym wykonawcom, rzecz o której wspominałem. Stąd procedury powiadomień o roszczeniach, konkretne roszczenia i wypowiedzenie tych umów.

Również tutaj planujemy ogłoszenie postępowania w lipcu 2019 r., planowana data podpisania umowy to przełom tego i następnego roku.

Zupełnie podobny scenariusz nastąpił na następnych dwóch kontraktach tej firmy, również na trasie S5, czyli na sąsiadującym odcinku. Tu daty są bardzo podobne, również nawet niecałe 60% wartości kosztorysu inwestorskiego, które ta firma zaoferowała. Została z nią podpisana umowa. Efekt podobny, jak na poprzednim kontrakcie: brak postępów robót, brak gwarancji, że zostaną one wykonane. Po naszych roszczeniach, kiedy wykonawca nie dostosował się do naszych wezwań, nastąpiło odstąpienie. Przetarg będzie dla tego odcinka, jak i również dla odcinka następnego. Odbędzie się w jednym czasie, czyli na przełomie lipca, sierpnia – początek procedury przetargowej, na przełomie roku podpisanie umowy.

To samo jest na tych właśnie trzech odcinkach.

Przechodzimy do grupy odstąpionych kontraktów, gdzie odstąpienia od umowy – co wcześniej sygnalizowałem – nastąpiły przez wykonawcę, który uważał się za pokrzywdzonego, że nie zostały zaspokojone jego roszczenia finansowe.

Bez zaspokojenia tych roszczeń (co nie było możliwe w oparciu o warunki kontraktu i nasze prawo) prace przebiegały bardzo ślamazarnie, termin przewidziany był na koniec 2017 r. – niestety, firma nie była w stanie dotrzymać tego terminu. Wspieraliśmy ją, tak jak powiedziałem – w razie możliwości płacąc bezpośrednio podwykonawcom. Niestety, nadal źle to przebiegało. Firma wchodząc do zapłaty w kary, wykalkulowała sobie, że bardziej będzie jej się opłacało odstąpić od tego kontraktu i wypowiedziała nam ten kontrakt. Jest to kontrakt, który właściwie jest już gotowy. Na koniec ubiegłego roku, jakby przebłyskiem, firma ta udostępniła nam jedną jezdnię, co w tamtym rejonie w znaczący sposób poprawiło warunki komunikacyjne. Do niedawna wszystko wskazywało na to, że nasze środki, aby im pomóc (szczególnie w sprawach finansowych, w regulacji należności do podwykonawców) że są skuteczne, firma będzie działała i niebawem (o ile pamiętam, to teraz w lipcu) było planowane udostępnienie drugiej jezdni.

Niestety, prawdopodobnie przekalkulowali, że te kary, które w efekcie końcowym będą musieli zapłacić nie opłacą im się i odstąpili. Oczywiście, uznajemy to odstąpienie za nieważne, nie mające przesłanek w kontrakcie. Potraktowaliśmy to jako otwartą wolę

niekontynuowania robót, demonstrację ze strony wykonawcy – i wypowiedzieliśmy ten kontrakt z naszej strony w reakcji na ich działanie.

Wdrażamy tu wszelkiego rodzaju procedury, ponieważ jesteśmy bardzo blisko zakończenia inwestycji. Nasz oddział w Poznaniu, przejmując firmy współpracujące na rzecz których realizowaliśmy te należności, ponieważ zostało bardzo niewiele do uruchomienia tej drugiej jezdni, jest już… w momencie, kiedy była wypowiedziana umowa przez wykonawcę był już inspektor nadzoru budowlanego, który procedował udzielenie nam pozwolenia na użytkowanie tej drugiej jezdni. Za pomocą tych firm i innych firm (które są w dostępie dla oddziału Poznań w oparciu o powszechne procedury, które można w tym momencie stosować) małymi krokami wykonujemy kolejne elementy tak, aby w najbliższych dniach uruchomić tę drugą jezdnię.

Dalej już należy w jakiejś procedurze przetargowej zlecić tak, aby ten kontrakt został wykonany. Tak, że tutaj nie ogłaszamy procedur otwartych naboru nowego wykonawcy.

To był właściwie jedyny kontrakt, który został wypowiedziany nam przez wykonawcę, gdzie była już realizacja i to jeszcze, tak jak powiedziałem, tak bardzo mocno zaawansowana realizacja.

Natomiast, mamy tu jeszcze trzy takie przypadki, w których wykonawca odstąpił po przejściu (właściwie we wszystkich trzech przypadkach) procedury projektowania. Oczywiście, przypomnę, że obracamy się w tej chwili w realizacji, cały czas w procedurze „Projektuj – wybuduj" – wszystkie te kontrakty realizowane są realizowane w takiej procedurze.

Firma Rubau Polska, konsorcjum, na którego czele ona stała – po sporządzeniu projektu budowlanego, właściwie już po uzyskaniu zezwolenia na realizację inwestycji a tuż przed tym, kiedy powinni już wejść w teren i realizować swoje roboty, mając już gotowy projekt, przeanalizowała, przekalkulowała wszystko jeszcze raz. I doszła do wniosku, że prawdopodobnie nie odniesie na tym polu sukcesu, nie będzie mieć zysków, w związku z czym postanowiła iść drogą minimalizacji strat – i to ona wypowiedziała nam kontrakt.

Podobnie jak w poprzednim przypadku, my również potraktowaliśmy to jako otwartą demonstrację ze strony wykonawcy o chęci nierealizowania kontraktu, w związku z czym to my również wypowiadamy w takim przypadku… tutaj też były roszczenia, wezwania do poprawy.

Planujemy ogłoszenie postępowania w najbliższych dniach, jeszcze w lipcu tego roku. Mamy może trochę gorszą sytuację, dlatego że tu nie mamy rozpoczętych robót budowlanych, mamy dopiero projekt. Tak, że zostało nam jeszcze więcej do zrobienia, co – oczywiście – ie przeszkadza w zmieszczeniu się w perspektywie w realizacji tego zadania.

Ponowne zadanie, gdzie sytuacja – można powiedzieć – jest analogiczna, tj. budowa drogi ekspresowej S61 na odcinku Ostrów Mazowiecka – Szczuczyn, odcinek od Ostrowi Mazowieckiej do miejscowości Śniadowo. Ta sama firma postąpiła w identyczny sposób, najpierw eskalując wszelkie roszczenia odnośnie strony finansowej, po czym – kiedy nie byliśmy się w stanie na te roszczenia finansowe zgodzić – odstąpiła od kontraktu.

Analogicznie jeszcze taki odcinek (tym razem firma Impresa Pizzarotti), obwodnica Suwałk – Budzisko z obwodnicą Szypliszek, również droga S61. Tu sytuacja wygląda bardzo podobnie. Wykonawca, co prawda, wahał się… początkowo sprawiał wrażenie, że jednak po zrobieniu projektu zamierza przystąpić do realizacji robót. Złożył pewne oświadczenie w imieniu kierownika budowy o podjęciu swoich obowiązków, ale – niestety – jednak się rozmyślił i zdecydował na rozwiązanie tego kontraktu. Planowane ogłoszenie postępowania również w lipcu tego roku.

Jeśli można to przejdziemy dalej, do drugiej części naszej dzisiejszej tematyki posiedzenie – unieważniania postępowań przetargowych.

Rzeczywiście, w ostatnim czasie ze względu m.in. na koniunkturę, na to co dzieje się na rynku, mamy zwyżki cen składanych ofert i to zjawisko szczególnie w tym roku dało znać o sobie. W związku z czym, szacowane wcześniej wartości kontraktów, które mieliśmy, są jednak niższe od ofert, które otrzymujemy. Ponieważ środków finansowych nigdy nie ma za dużo, każdy taki przykład, kiedy mamy przekroczoną kwotę możliwą do przeznaczenia na realizację danego zamierzenia, szczegółowo analizujemy i zastanawiamy się powtórnie, czy nie ma możliwości wprowadzenia jakichś zmian w naszych działaniach

i w warunkach przetargowych. Być może drobne zmiany w dokumentacji projektowej (którą udostępniamy wykonawcom do wglądu i można to zrobić), czy zmieniając pewne warunki techniczne na inne, tańsze technologie (pod warunkiem nie umniejszenia wartości użytkowej i jakości danych wyrobów), jak też ewentualnie analizując możliwości wykonania pewnych elementów w terminie późniejszym, elementów nie związanych z samą przejezdnością drogą, nie związanych już przede wszystkim z samym bezpieczeństwem na drodze (na przykład, MOP może powstać chwilę później). W ten sposób staramy się powtórzyć przetarg tak, aby uzyskać efekt umożliwiający nam zmieszczenie się w przewidzianych kwotach.

Tak postąpiliśmy w przypadku drogi S16 na odcinku Borki Wielkie – Mrągowo, gdzie zostało złożonych dziewięć ofert. Wszystkie były przekroczone – wartości ofert przekroczona była od 117% do 178%. Unieważniliśmy to postępowanie, w tej chwili prowadzimy działania co do możliwości zmiany warunków przetargu tak, aby uzyskać inny efekt. Zresztą te możliwości zmiany konsultujemy na spotkaniach z przedstawicielami wykonawców, oni wiele nam podpowiadają, służą nam cenną pomocą. Zwrócili nam uwagę na wiele elementów, które być może mogły wpłynąć na zwyżkę tych ofert i próbujemy jeszcze raz. Tak jest w przypadku drogi S16.

Następny przypadek jest podobny, autostrada A18, Olszyna – Golnice. Tu może sytuacja nie wyglądała już procentowo tak źle, niemniej jednak po szerokiej analizie możliwości wprowadzenia jakichś usprawnień i ulepszeń w naszej procedurze przetargowej widzimy możliwości, że ta kwota mogłaby być niższa i tak to oszacowaliśmy, dlatego ogłosiliśmy ten przetarg w trybie przetargu nieograniczonego, w systemie tradycyjnym. Ogłoszenie nowego postępowania nastąpiło 5 czerwca, aktualny termin składania ofert to 23 lipca. Planowana data zawarcia umowy – grudzień 2019 r.

Mamy, oczywiście, nadzieję, że uda nam się to zrobić i ,że pytania nie spowodują jakiejś konieczności przesuwania tego terminu. Już raz była prowadzona procedura, w związku z czym wiele wątpliwości w ramach pytań zostało rozwianych. Oczywiście, w całym naszym procesie działania również tak opracowaliśmy sposób postępowania, aby rozstrzyganie ofert było jak najbardziej skrócone. Aktualnie planujemy, że nie powinno to w żadnym wypadku przekroczyć 6 miesięcy w przypadku przeciętnej liczby odwołań, bo te – niestety – odwołania na etapie postępowań przetargowych są u nas w tej chwili na porządku dziennym i bardzo nam przedłużają te procedury.

Kolejny unieważniony przetarg to jest przetarg na budowę drogi ekspresowej Koszalin – Słupsk. Tu będą trzy odcinki, gdzie oficjalnie, statystycznie wyszło nam, że zostały one odcinki unieważnione. Natomiast mówimy o przetargu, który został ogłoszony w trybie przetargu ograniczonego jeszcze w 2015 r. Ponieważ był to przetarg ograniczony, przeszliśmy tam tylko procedurę złożenia wniosku, zakwalifikowania firm, które spełniają warunki uczestnictwa w tym przetargu. To nie był jeszcze etap drugi, gdzie następuje już złożenie ofert cenowych. Ponieważ w toku programu budowy dróg krajowych i autostrad, w toku jego tworzenia nie znalazły się w obecnym limicie te odcinki drogowe, nie możemy ich realizować. Zaszła potrzeba, aby te przetargi już unieważnić.

Jest analizowana w tej chwili możliwość realizacji tych trzech odcinków w PPP. Jednocześnie na odcinkach, gdzie mamy ryzyko utraty dokumentów źródłowych mających służyć do przyszłej realizacji (czyli, w tym wypadku, na przykład, decyzji środowiskowej) prowadzimy następne działania, opracowując projekt budowlany i składając wniosek o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej tak, aby przedłużyć, że tak powiem kolokwialnie – „żywotność” tych decyzji. Aby nawet przyszły partner prywatny, który będzie realizował budowę takiej drogi, mógł z naszych dokumentów skorzystać, aby nie utraciły one ważności.

Tak, że nie wynika to akurat z tego, że mieliśmy przekroczone kwoty a, tak jak powiedziałem, ze wspomnianych przyczyn.

Obwodnica Zatora w ciągu drogi krajowej 28. Tutaj również wygląda to bardzo groźnie procentowo, bo 6 złożonych ofert – oferty od 145% do nawet 216% wartości kosztorysowej. Obwodnica ta to bardzo krótki odcinek ok. 2 km, to nie jest duże zadanie. Po głębokiej analizie, jak postąpić, postanowiliśmy ten projekt rozdzielić, przejść z realizacją

praktycznie na tryb tradycyjny. W tej chwili jesteśmy już w końcowej fazie przygotowania przetargu na przygotowanie dokumentacji.

Chciałem jeszcze wspomnieć w tym momencie, że projekt ten to już pilotażowy projekt, który razem z ministerstwem od ubiegłego roku przygotowywaliśmy jako projekt pilotażowy do sporządzenia i realizacji w systemie BIM, modelowania informatycznego informacji o budynku i o budowli. Liczymy na to, że może te ceny były wysokie również ze względu na zastosowaną technologię. Liczymy również na to, że w tej chwili przygotujemy dokumentację, odsunie się nieco realizacja. Ponieważ jest to krótki odcinek, późniejsza realizacja nie będzie zagrożona, natomiast będziemy mieli lepiej przygotowaną dokumentację tak, aby potem, prawdopodobnie w procedurze „Optymalizuj i buduj", to zadanie w trybie szybkim zrealizować. Tak jak powiedziałem, niebawem będzie ogłoszony przetarg, na razie trwa przygotowanie dokumentacji.

Tak jak widzimy na kolejnym slajdzie, ogłoszenie postępowania – lipiec 2019 r., zawarcia umowy na dokumentację to listopad 2019 r. Wszczęcie postępowania na realizację to dwa lata później.

Obwodnica Ostrowca Świętokrzyskiego, w ciągu drogi krajowej nr 9 – tutaj też mieliśmy taki przypadek. Dwaj oferenci, którzy wystartowali w tym przetargu, zaoferowali 150% naszej planowanej kwoty. Tu również przeanalizowaliśmy sposób, metodę i dość gruntownie przeformowaliśmy nasze materiały przetargowe. Liczymy, przede wszystkim, na to, że w tym momencie więcej lokalnych firm będzie mogło wystąpić w tym przetargu. Ogłoszenie nowego postępowania nastąpiła już kilka dni temu. Aktualny termin składania ofert w tym przetargu to 7 sierpnia. Planowana data zawarcia umowy to prawdopodobnie początek przyszłego roku.

Obwodnica Chełmca, w ciągu drogi krajowej 28. Tu jest analogiczna historia, jak obwodnica Zatora z tym, że chyba jeszcze większe przekroczenie kwoty przeznaczonej na realizację. Tu również zapadła podobna decyzja, jak w przypadku Zatora, że przechodzimy jak gdyby na system tradycyjny – najpierw opracowanie dokumentacji, żeby na podstawie już szczegółowo rozpracowanej dokumentacji jeszcze raz dać wykonawcom dokładniejsze materiały na realizację. Wówczas, być może, mając dokładniejsze dane, będą mieli mniej ryzyk do wkalkulowania w swoje oferty i pozwoli to zmniejszyć koszty. W odróżnieniu od Zatora ogłoszenie postępowania nastąpiło już 20 maja tego roku. Planowana data zawarcia umowy to listopad tego roku a, tak jak powiedziałem, planowane wszczęcie postępowania to blisko dwa lata później.

Obwodnica Poręby i Zawiercia, odcinek pierwszy: Siewierz – Poręba – Zawiercie. Tu mieliśmy podobną sytuację, osiem złożonych ofert, wszystkie przekraczały(i to znacznie) swoje kwoty. Jeżeli chodzi o ten odcinek, powtarzamy po szczegółowej analizie tego, co było w ogłoszeniu przetargowym, postaraliśmy się tak pozmieniać zarówno kryteria w postępowaniu przetargowym, jak i niektóre wymagania w projekcie tak, aby te oferty były niższe, no i będziemy obserwować, co się dzieje. 28 czerwca ten przetarg został już ogłoszony. Aktualny termin składania to początek sierpnia, planowana data zawarcia umowy – grudzień 2019 r.

I odcinek drugi, tutaj po głębokiej analizie postanowiliśmy zastosować zmiany systemu realizacji, tzn. najpierw wykonanie dokumentacji projektowej, a następnie postępowanie na realizację robót. Tutaj mamy jeszcze… mamy 142… data unieważnienia postępowania, zmiana systemu realizacji, tak jak powiedziałem.

Przejdźmy dalej, bo to tyle jeśli chodzi o te unieważnione postępowania.

Jeszcze kilka słów na koniec, bo to wiąże się szczególnie z tymi unieważnionymi postępowaniami.

W tych wszystkich zmianach o których mówiłem, gdzie zdecydowaliśmy się na ponowne procedury… zresztą podobnie jest w przypadku tych umów, od których odstąpiliśmy.

Zauważamy pewne zjawiska, jakie wystąpiły zarówno tam, gdzie mamy kłopoty z wykonawcami (z którymi musimy rozwiązywać umowę) jak i tu, gdzie musimy unieważniać przetargi i ponownie ogłaszać. Pewne nasze postępowania mogły a nawet na pewno wygenerowały taką sytuację.

W związku z czym, ostatnio prowadzimy szerokie spotkania z branżą, z wykonawcami, ale również i z projektantami i firmami prowadzącymi nadzór nad tymi naszymi kontraktami. Przekazują nam całą serię bardzo ciekawych spostrzeżeń, których większość, myślę, że też zauważamy, natomiast być może czasami nie doceniamy i niektórych rzeczy nie zauważamy. Te firmy, ta branża przekazuje nam te uwagi, w związku z czym – tak jak powiedziałem w poprzedniej części prezentacji – przy nowych przetargach staramy się wprowadzać zmiany, brać pod uwagę to, co rekomenduje nam branża, na co zwraca nam uwagę. Przykładem może być nowa klauzula waloryzacyjna, którą wprowadziliśmy do kontraktów na przyszłość, ale tutaj też była zbieżność z wnioskami branży co do sposobu, formuły, w jaki sposób można by to zrobić.

Oprócz takich ogólnych spotkań – czy to na forum rady ekspertów, czy robimy takie spotkania u nas, w naszym ośrodku, czy u nas w centrali – stosujemy również spotkania bilateralne. Spotykamy się z poszczególnymi wykonawcami na naszych kontraktach, gdzie szczególnie ostatnio, na przykład skupiliśmy się na rozpracowaniu, omówieniu w nich wszystkich roszczeń, jakie do nas mają.

Jeszcze raz pochylamy się i wspomagamy oddziały, które jeszcze nie przeprocedowały tych roszczeń i staramy się je rozstrzygnąć i znaleźć wszystkie te miejsca, w których jesteśmy w stanie pomóc wykonawcom w tak trudnej sytuacji. Stosujemy również coś, co nazwaliśmy w prezentacji „serwis dla podwykonawców" – mówiliśmy o podwykonawcach i ich roli dla realizacji tych wszystkich zadań, której nie sposób nie docenić. Wszyscy to doceniamy – myślę, że nawet najwięksi przedsiębiorcy posługują się podwykonawcami i większość tych wykonawców bardzo dobrze radzi sobie z rozliczaniem, ze zlecaniem im robót. Były natomiast przykłady, gdzie tak nie było i które skończyły się m.in. odstąpieniami od kontraktów.

Również podwykonawcy muszą pomóc nam podjąć takie działania, aby ta współpraca między generalnymi wykonawcami a podwykonawcami była jak najbardziej owocna i pozwalała nam w sposób płynny i efektywny realizować te zadania. W związku z czym, jest serwis na stronie internetowej, gdzie uświadamiamy podwykonawców, jak powinni się zachować – gdzie podajemy im, gdzie mogą jakie szczegóły sprawdzić, żeby zwrócili uwagę na to, co im zagraża, gdzie mogą szukać ewentualnie pomocy, czy u zamawiającego (oczywiście, u generalnego wykonawcy), czy u inżyniera kontraktu. To również jest wypracowana metoda z szerokich spotkań z branżą.

Dziękujemy branży za otwartość, elastyczność. My też obiecujemy taką postawę. Oczywiście jesteśmy jednak po dwóch stronach… jesteśmy wspólnie odpowiedzialni i wspólnie staramy się zrealizować te nasze kontrakty. Może mamy troszeczkę inne cele i, tak jak powiedziałem, liczymy na to, że tę współpracę z branżą wykonawczą, projektową i nadzorów uda nam się nadal kontynuować i nam bardzo pomoże i obawy co do trudności realizacyjnych w przyszłym okresie się, po prostu ,nie ziszczą i zrealizujemy z powodzeniem nasz program.

Na tę chwilę tyle, dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo.

W związku z tym, że we wniosku grupy posłów jest również komponent kolejowy, dotyczący realizacji inwestycji kolejowych – stąd obecność pana ministra Bittela.

Panie ministrze, proszę o dodatkowy głos uzupełniający wystąpienia panów ministrów i pana dyrektora.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo, kilka słów o realizacji programu kolejowego, bo – choć pan przewodniczący Zmijan skupił się na inwestycjach drogowych – to wspomniał również o kontekście związanym z firmą Astaldi, która „uciekła" z budowy i zostawiła nas w kłopotach również z rozliczeniami podwykonawców, co udało się w sposób sprawny, skuteczny wyprowadzić na prostą, mimo wielu trudności, zupełnie innym standardzie rozmowy i dialogu niż to miało miejsce w latach ubiegłych. I trzeba powiedzieć, że to jest dla nas poważna i bardzo dobra szkoła, zakończona skutecznym

zawarciem umowy na realizację tych przedsięwzięć, które porzuciła firma Astaldi, to też warto docenić.

Warto byłoby słowo pochwały skierować niż wskazywać to jako przykład jakiegoś złego działania, ponieważ ja bym powiedział odwrotnie: firma przecież broniła swojej oferty, firma broniła swojego działania na etapie postępowania przetargowego a potem nie realizowała kontraktu z przyczyn swoich kłopotów w realizacji kontraktów europejskich i pozaeuropejskich – o czym przecież wszyscy wiemy doskonale, jeśli się odrobinę interesujemy kwestiami związanymi z infrastrukturą.

Należy wspomnieć, że do tej pory firma Astaldi kontrakty, które uznała za właściwe i dobre dla siebie, realizuje – nie wypowiedziała ich. Może zmieniają formuły, ale tak to też trzeba sobie jasno powiedzieć.

Oczywiście, nie prowadziliśmy również na kontraktach kolejowych optymalizacji kosztów w takim rozumieniu, że ograniczaliśmy te koszty. Wręcz odwrotnie – ze względu na to, że te inwestycje, zadania inwestycyjne i koszty oszacowane do Krajowego Programu Kolejowego, uchwalonego w 2015 r. w ramach kampanii wyborczej, były takie, można powiedzieć – niekoniecznie adekwatne do zakresu rzeczowego, albo pomijające istotne elementy zakresu rzeczowego, to trzeba pamiętać, że my ten zakres rzeczowy zmienialiśmy w celu poprawy warunków technicznych prowadzenia ruchu, przepustowości, aby te inwestycje miały sens. Żeby do nich za chwilę nie wracać, żeby ich co chwilę nie poprawiać, żeby sobie nie komplikować życia na sieci kolejowej.

I to też jest element tego procesu, o którym mówimy, bo gdyby te inwestycje były choć trochę przygotowywane w latach 2013-2014 to realizacja byłaby łatwiejsza, prostsza i można byłoby powiedzieć, że Krajowy Program Kolejowy nie miałby w swoim założeniu pierwotnym wydatków, czyli z 2015 r. wydatków w roku 2020 na poziomie 18 mld. I być może, gdyby wtedy był prowadzony dialog z branżą, który my od samego początku przywróciliśmy i prowadziliśmy… dzięki niemu dowiedzieliśmy się od branży, że 10 mld rocznie to jest na dziś cel, do którego trzeba dążyć w ramach wydatków. Takich kwot nie byłoby zapisywanych, bo byłoby wiadomo, że są nierealizowalne.

W związku z tym, my tę „górkę inwestycyjną" konsekwentnie staramy się spłaszczyć tak, aby trzymać się takiego korytarza – 10-12 mld wydatków rocznie po to, abyśmy mogli nie mieć tych turbulencji związanych właśnie z przestojem przetargowym, które miały miejsce od 2016 r. do połowy 2017 r., bo wtedy firmy biły się o kontrakty a teraz mówią: *wzrosły koszty, mamy kłopoty i cóż…* tymi problemami się zajmujemy.

Jeśli chodzi o realizację Krajowego Programu Kolejowego to zwrócę uwagę, że ma on już wartość ponad 70 mld. W ramach tegoż programu zakończone zostały inwestycje o wartości 10 mld zł, w realizacji mamy 38 mld zł – 38 plus 10 to jest 48 mld zł realizowanych inwestycji, zrealizowanych lub realizowanych inwestycji w części „Projektuj – buduj", ale – w znacznie większej mierze – w formule „Buduj". Warto również powiedzieć, że przetargi, które są teraz ogłaszane, też – co do zasady – w większości będą w formule „Buduj", więc miejmy to również na uwadze, wbrew temu, co zostało powiedziane wcześniej.

Alokacja unijna, bo o tym mówiliśmy, pieniądze unijne – była mowa o poważnych raportach, że nie zostanie wykorzystana, że jest jakieś zagrożenie. Byłem jakiś czas na urlopie, więc może coś mi umknęło, ale takich poważnych raportów nie znam – prosiłbym o tytuł i firmę czy podmiot, który to zrealizował, chętnie się wtedy odniosę.

To taka prośba dla pana przewodniczącego Żmijana, który o tym wspominał, bo – według mojej wiedzy – kontraktacja dostępnej alokacji dla PKP Polskich Linii Kolejowych jest teraz na poziomie 90%, certyfikacja 25%.

To jest niezwykle dobry wynik – gdyby w poprzedniej perspektywie był podobny to można byłoby mówić, że jest to sukces. W poprzedniej perspektywie na tym okresie realizacji czasu tejże perspektywy, procenty były znacznie gorsze a kwoty do wydatkowania znacznie mniejsze, to też warto sobie uświadomić.

Postęp, jak państwo widzicie, doskonale ilustruje ten slajd, który został zaprezentowany. Kolory zdecydowanie lepiej mówią niż słowa i widać, że kolor zielony z niebieskim w tej chwili to jest na tej matrycy zupełnie inne zapełnienie, inna działalność. To dowód na to, że te prace postępują.

Czy są kłopoty?

Oczywiście, są kłopoty z wielu różnych powodów, przyczyn, o których w dużej części mówił pan dyrektor Gryga, ja nie będę powtarzał, bo prezes Bresch będzie jeszcze uzupełniał. Największe postępowanie przetargowe w toku, które zamierzamy realizować, związane i z programem CEF i z programem POIiŚ macie państwo na liście. Te są największe i one praktycznie wszystkie są w systemie w dużej mierze w systemie „Buduj", więc one jeśli się zakończą pozytywnym rezultatem będą oznaczały, że wykonawcy wchodzą na prace inwestycyjne.

W tym roku, do mniej więcej połowy lipca, zostały zawarte umowy o wartości prawie 7 mld zł, planujemy podpisać jeszcze umowy o wartości prawie 7,5 mld zł. To jest efekt pracy, który teraz będziemy konsumowali w postępowaniach przetargowych i podpisywanych umowach i to jest również dla nas ogromne wyzwanie, które jest przed nami, które realizujemy.

Jak państwo widzicie, dzięki zwiększeniu m.in. wolumenu tych środków, które mamy do dyspozycji w ramach Krajowego Programu Kolejowego, podpisaliśmy umowy na poprawę dostępu kolejowego do portów w Gdyni i Gdańsku. W ramach CEF-u wydaje mi się, że wszyscy podzielają pogląd, że to są bardzo ważne inwestycje, których kwoty przywiązane w pierwotnym Krajowym Programie Kolejowym będą zupełnie nieadekwatne do zakresu rzeczowego, który powinien zostać zrealizowany. Można powiedzieć, że obsługa portów (tj. poprawa dostępu do portów) przedstawia dla nas w soczewce wszystkie błędy związane z brakiem lub złym przygotowaniem inwestycji. Musieliśmy to poprawić, szczególnie w sytuacji, że programy zostały ujęte w konkursach CEF-owskich – uzyskaliśmy na jeden dofinansowanie unijne i stanęliśmy przed wyborem: albo je realizować za wyższe kwoty, albo oddawać dofinansowanie unijne, co – w naszym rozumieniu – nie wchodzi w grę. Stąd zwiększyliśmy wartości i zawarliśmy te kontrakty, które będą realizowane, porty będą miały dobry dostęp od strony lądu ze strony sektora kolejowego.

Największe inwestycje macie państwo wymienione, nie będę tego czytał po kolei.

Teraz, jakby pan przewodniczący pozwolił, pan prezes Brelsch powie kilka słów w kwestii postępowań, które są unieważniane bądź powtarzane. Nawet, jeżeli unieważnimy jakieś postępowanie, to – co do zasady – ono jest powtarzane i realizowane później w odrobinę zmienionej formule, która skutecznie prowadzi do zawarcia umowy inwestycyjnej.

Tak, że – jeśli państwo pozwolą…

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję, panie ministrze.

Za chwilkę udzielę, oczywiście, panu prezesowi głos.

Mam pewną techniczną propozycję, bo jesteśmy już w trakcie trzeciego posiedzenia Komisji w dniu dzisiejszym a mamy jeszcze o 18.00 kolejne.

W związku z tym, że pracujemy właściwie od 11.00 (*de facto* bez jakichkolwiek przerw) chciałbym zaproponować państwu kilkuminutową przerwę przed 18.00 dla państwa posłów, tak żebyśmy prowadzili to posiedzenie do maksimum 17.55.

Prośba też o zwięzłość wypowiedzi – proszę bardzo, panie prezesie.

Członek zarządu ds. realizacji inwestycji PKP PLK S.A. Arnold Bresch:

Panowie przewodniczący, panowie ministrowie, szanowna Komisjo, szanowni państwo, akurat mi została do przekazania mniej przyjemna część informacji, bo to właściwie statystyka.

Odnosząc się do pytania, które zostało zadane w zwołaniu Komisji, przedstawiamy informację na temat liczby postępowań unieważnionych od 2015 r. z podziałem na różne kategorie tych zamówień i wykazujemy umowy na roboty, usługi, dostawy. Jak widać sytuacja, z którą mieliśmy do czynienia w 2018 r. to jest właśnie problem, który został zauważony.

W 2018 r. unieważniliśmy 51 postępowań na roboty budowlane, 52 – na usługi, 32 – na dostawy, w sumie było to 135 postępowań przetargowych. W dalszej części przedstawię, w jaki sposób prowadzony był dalej temat poszczególnych postępowań. Jak również

widać działania (o których za chwilę powiem) przyniosły skutek, bo w 2019 r. do połowy roku obserwujemy znaczący spadek ilości tego typu problemów na postępowaniach przetargowych – dotychczas unieważniliśmy 9 postępowań na roboty budowlane, 10 – na usługi, jedno na dostawy.

Mamy tu przedstawioną statystykę dotyczącą ponownych postępowań po unieważnieniach.

Jak widać, rok 2018 skutkował podpisaniem 40 umów po ponownej procedurze przetargowej, 33 nie zostały podpisane, 9 postępowań w tej chwili jest w toku – planujemy podpisać w najbliższym czasie te umowy i, jak widać, sytuacja w tym roku jest diametralnie inna.

Teraz, prawdopodobnie, w prezentacji będzie przedstawiona szczegółowa informacja na temat przyczyn unieważnienia tych postępowań w ostatnich czterech latach: 120 wynikało z braku ofert, 115 w związku z przekroczeniem kwoty ofert w stosunku do tego, jakie pieniądze my mieliśmy przeznaczone na dane inwestycje.

Odnosząc się do informacji, którą przed chwilą przekazał pan minister Bittel – mieliśmy bardzo niedoszacowane wartości inwestycji w pierwotnym KPK-u, zarówno co do kwot, jak i co do zakresów, co skutkowało w części przypadków koniecznością unieważniania postępowań i ponownego podchodzenia do tych procedur. 45 postępowań zostało unieważnionych ze względu na brak ofert, które nie podlegałyby odrzuceniu. Inne przyczyny to 31 sztuk.

Podjęte działania to są działania z 2018 r., gdy nastąpił duży wzrost ilości postępowań przetargowych i przekroczeń. Pan dyrektor z generalnej dyrekcji przedstawił działania drogowców – można praktycznie powiedzieć, że działamy na tych samych zasadach, bo też prowadzimy dialog z rynkiem: mamy forum inwestycyjne, rady ekspertów, na których omawiamy i z wyprzedzeniem staramy się zapobiegać problemom. Wdrażamy także do naszych umów bazowych rozwiązania, które mamy przedyskutowane z rynkiem – jest to jeden z aspektów naszej działalności.

Drugi – postawiliśmy na mocne obsadzenie komisji przetargowych przez osoby merytoryczne z danych zadań tak, żeby można było tę analityczną pracę prowadzić już w czasie działań komisji przetargowej. Dotyczyło to też analiz, czy oferty – rzeczywiście – są adekwatne do zakresu, który chcemy zamówić, czy też są to sytuacje, jakie mieliśmy w 2018 r. – obserwowaliśmy próbę odrobienia gorszych umów z wcześniejszego czasu jednym dobrym kontraktem. Jeżeli stwierdzaliśmy, że oferty są nieadekwatne do warunków rynkowych, unieważnialiśmy postępowanie. Tam, gdzie „wyłapywaliśmy”, że nasz kosztorys albo pieniądze, które planowaliśmy przeznaczyć na umowę były zbyt niskie, szukaliśmy dodatkowego źródła finansowania i wiele z takich umów było podpisanych, mimo pierwotnego braku pieniędzy na danym kontrakcie.

W ramach dialogu z rynkiem skupiliśmy się na największym ułatwieniu i otwarciu rynku dla wykonawców. W toku rozmów m.in. doprowadziliśmy do zmniejszenia wartości wadium, tj. maksymalnie 2% w zależności od szacunkowej wartości zamówienia. Efektem naszych obserwacji rynku w 2018 r. było też wprowadzenie obligatoryjnego kolejnego etapu przetargu w postaci aukcji elektronicznej. Doprowadziło to też finalnie do obniżenia ofert i podpisywania umów. Zmniejszyliśmy wysokość zabezpieczenia należytego wykonania umowy.

W związku z obserwacjami wprowadziliśmy prawa opcji tak, żeby w przypadku braku pieniędzy na danych postępowaniach przetargowych móc wdrażać do realizacji podstawowe zakresy i w przypadku znalezienia dodatkowych źródeł wprowadzania opcji i rozszerzania do zakresów wymaganych, udzielanie zamówień częściowych. Przewidujemy oferty częściowe, standaryzujemy dokumenty i na bieżąco aktualizujemy, czy to pod wpływem wyroków KIO, czy też pod wpływem dyskusji na forum inwestycyjnym i na radzie ekspertów.

Ważnym elementem, który skrócił postępowanie przetargowe, jest wprowadzenie procedury odwróconej, czyli – po złożeniu ofert przez wykonawców – szczegółowej analizie podlega tylko ta najkorzystniejsza oferta, co znacznie skróciło czas trwania naszych procedur przetargowych. Sfinalizowaliśmy wspólnie z radą ekspertów matrycę ryzyk, czyli

podział ryzyk na umowach z wykonawcą, co również pozwala wykonawcom kalkulować te oferty bez uwzględniania „górki" związanej z niepewnością zachowań zamawiającego.

Pan dyrektor podpowiada… od przełomu roku mamy wprowadzoną nową klauzulę waloryzacyjną, która przenosi ryzyka związane ze zmianami cen na zamawiającego. Warto też podkreślić, że mamy klauzule waloryzacyjne również w tych starych kontraktach i też będziemy z niej korzystali. Tam postawiony jest warunek przed wykonawcą, który najczęściej jest blokadą – wykonawca ma przedstawić aktualny harmonogram a, z reguły, cała gra na kontrakcie rozgrywa się o aktualny harmonogram i pokazanie prawdy. Tak, że jest to blokada, która uniemożliwia większości wykonawców skorzystanie z klauzuli waloryzacyjnej obecnej w tych pierwotnych kontraktach.

Tu jest statystyka. Myślę, że ilość tych unieważnionych postępowań odnosi się do ogólnej masy postępowań, które były prowadzone. Jak widzimy, normą jest około 10% unieważnionych postępowań w tych dużych kontraktach na roboty. Jak widać 2018 r. był rokiem specyficznym – 25% unieważnionych postępowań, w 2019 r. wróciliśmy do normy.

Przedstawię jeszcze krótką informację na temat rozwiązywanych umów, w dalszej części prezentacji są rozwiązane umowy inwestycyjne.

Pan przewodniczący, jako próbkę naszej działalności, podał dwa niechlubne przykłady, ale to są jedyne przykłady, jakie mamy na kontraktach na roboty – rozwiązaliśmy umowę z firmą Astaldi na E59 i na „siódemce". Tak jak powiedział pan minister – intensywne prace już trwają, bo wprowadziliśmy wykonawców praktycznie z początkiem sezonu budowlanego na budowy a punkty stałe w postaci krytycznych obiektów, będące na ścieżce krytycznej, realizowane były w ramach zabezpieczenia tak, żeby nie było robót straconych. Pozwoliło nam to na w tej chwili już skoordynowanie kontraktów obiektowych z dwoma dużymi kontraktami na realizację robót i tak jak zakładamy, jesienią pociągi jednotorowo pojadą do Lublina.

Dwa słowa również o kontrakcie poznańskim.

Pierwszy etap robót na odcinku po włoskiej firmie realizowała nasza spółka-córka. Po zakończeniu tego zakresu robót w przetargu wyłoniona została firma zewnętrzna, która kontynuuje prace. Tam też nie widzimy ryzyka związanego z przekroczeniem czasu kwalifikowania wydatków.

Może dodam jeszcze jedno słowo, jedno zdanie, że nasze działania, które podjęliśmy, były konsultowane i z centrum unijnych projektów transportowych i z UZP. Zastosowaliśmy uproszczoną procedurę wprowadzenia wykonawcy, przy zapewnieniu kwalifikowania wydatków.

Trzecią dużą umową, też się tak nieszczęśliwie składa, że na tej samej linii, na której rozwiązaliśmy umowę z firmą Astaldi, to jest linia Poznań – Wrocław – i to jest FCC, umowa rozwiązana w 2015 r.

Właściwie są to jedyne przykłady tak dynamicznie zakończonych umów, które mieliśmy na dużych inwestycjach naszej sieci kolejowej, przy tej masie wykonawców, którą w tej chwili mamy.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo dziękuję panu prezesowi.

Korzystając z obecności pana ministra Andrzeja Adamczyka pragnę zapytać się, czy pan minister w ramach podsumowania stanowiska, chciałby jeszcze zabrać na chwilę głos – jeśli jest taka wola.

Proszę bardzo.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Panie i panowie posłowie, panowie ministrowie, szanowni państwo, myślę, że tutaj w szczegółach przekazane zostały informacje dotyczące kontraktów drogowych, jak również kontraktów realizowanych przez PKP PLK. Mam nadzieję, że wszystkie te wyjaśnienia są zrozumiałe i pozwolą stworzyć faktyczny obraz stanu rzeczy.

Jak powiedział pan minister Bittel – nie jest łatwo i nikt nie mówi, że dzieje się to wszystko bez problemów, ale – z drugiej strony – jesteśmy tutaj po to, żeby te problemy rozwiązywać.

Szczególnie dziękuję naszym partnerom gospodarczym, z którymi prowadzimy stały dialog. Dziękuję za to, że jesteście z nami i za to, że możemy rozmawiać i szukać wspólnie dróg wyjścia. Przypomnę chociażby kwestie związane z waloryzacją związaną z inflacją. Wprowadzona waloryzacja do nowych kontraktów. Te kontrakty, które są teraz realizowane są objęte ogólnymi zasadami, wynikającymi chociażby z Kodeksu cywilnego, z art. 357 czy 632 i wielokrotnie o tym mówiliśmy.

Oczywiście, w przestrzeni debaty publicznej znajdują się też informacje, które bardzo mocno wykrzywiają obraz, zniekształcają go. Podam przykład związany z Rail Baltica i na to też pragnę zwrócić szczególną uwagę i prosić państwa, abyście starali się zwracać również uwagę na niepełne informacje, które tworzą taki nieprawdziwy wizerunek.

Parę dni temu pojawiła się informacja w mediach, że oto PKP PLK blokuje cały proces inwestycyjny Rail Baltica. Autor w tekście pisze, że oto – po stronie litewskiej, łotewskiej mamy już sytuację, w której planuje się system sprzedaży biletów dla pociągów, które pojadą Rail Baltica – wynikałoby z tego, że Rail Baltica jest tam już zrealizowana. Stan jest taki, że na Łotwie i na Litwie nie podjęto jeszcze decyzji o rozpisaniu przetargu na projekt Rail Baltica, nie mówiąc o tym, że tej Rail Baltica w rzeczywistości tam nie ma.

Natomiast w Polsce z grubsza 1/3 tego odcinka jest realizowana, 1/3 jest w projektowaniu – we wczesnej fazie przygotowania tej inwestycji. To, co wyniosłem ze spotkania z ministrem Rokasem Masiulisem na Litwie i z ministrem transportu Łotwy – to, że oni będą gotowi w 2028 r. a my – w 2025 r. Tak właśnie często wykrzywiany jest ten wizerunek w przekazie medialnym.

No ,ale cóż, naszą rolą nie jest narzekać, naszym obowiązkiem jest wyjaśniać, przekazywać informacje i mówić jak jest, co czynimy dzisiaj. Jesteśmy otwarci na dyskusję, na debatę.

Jestem niezmiernie zadowolony z tego, że – pomimo tych dużych trudności, kłopotów i tego, co dyktuje sytuacja rynkowa – ustrzegliśmy podwykonawców od fali bankructw (przypomnę kilkaset bankructw w poprzedniej perspektywie, dramatyczne sytuacje z 2011 r. i 2012 r.). Dzisiaj podwykonawcy są chronieni i wiem, że – tutaj zapewne spotkam się też z negatywną opinią ze strony naszych partnerów, ze strony branży, ze strony dużych wykonawców – dzisiaj duży wykonawca ma gorzej aniżeli mały wykonawca. Musieliśmy to uczynić, uruchomić proces, przyjąć rozwiązania i wdrożyć je w życie – te, które zrealizowaliśmy w latach 2016-2017.

Podejrzewam, że dzisiaj mielibyśmy podobną sytuację, jak w poprzedniej perspektywie. Dzisiaj konsekwencje tego stanu rzeczy, jaki mamy, ponosiliby podwykonawcy. Ale też, tak jak powiedziałem, mamy świadomość trudności dużych wykonawców i, szczególnie, chciałem podziękować wszystkim tym, którzy te projekty realizują, którzy na inwestycjach drogowych, czy kolejowych pomimo niskiej opłacalności i pomimo dużych trudności, niskiej opłacalności te projekty realizują.

Myślę, że w części debaty, dyskusji będzie okazja do tego, żeby odpowiedzieć również na pytania, odnieść się do stanowiska wnioskodawców dzisiejszego posiedzenia Komisji.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję panie ministrze za tę wypowiedź.

Było najpierw zgłoszenie pana przewodniczącego podkomisji stałej, pana posła Piotra Króla, następnie pan poseł Żmijan, potem pan poseł Latos.

Prośba o krótkie wypowiedzi.

Poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo.

Panie ministrze, panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, korzystając z okazji chciałbym dopytać… była informacja dotycząca drogi S5 i tych trzech odcinków, które zostały pewnej włoskiej firmie wypowiedziane (mogę tylko wyrazić ubolewanie, że może za późno, bo to już było widać, że nic z tego nie będzie, ale rozumiem, że względy for-

malne były takie, że zostało to dokonane trochę później) i kiedy pan dyrektor mówił o tych trzech odcinkach to odnotowałem, że nowy przetarg będzie ogłoszony na przełomie lipca i sierpnia, natomiast nowa umowa z wykonawcą ma być zawarta dopiero na koniec roku, chciałem zapytać – rozumiem, że jest to chyba najbardziej pesymistyczne założenie, że po ogłoszeniu przetargu mogą się pojawić odwołania etc., cała procedura – ale chciałem się upewnić, czy to rzeczywiście w zamyśle pana dyrektora jest ta data?

Bo wydaje się, że jeżeli przetarg byłby ogłoszony, to trzy odcinki S5, z których Włosi zostali „wygonieni", to teoretycznie powinna być szansa na to, żeby ten przetarg, umowy zostały zawarte wcześniej. Tym bardziej że jeżeli dobrze pamiętam, to w realizowaniu projektu „Projektuj i buduj" projekt jest w przypadku rozwiązania umowy… własność projektu przechodzi na GDDKiA, wydaje się więc, że ten jeden z takich czasochłonnych elementów powinien zostać wykorzystany pozytywnie.

Korzystając jeszcze z okazji. W bydgoskim oddziale GDDKiA jest na tyle specyficzna sytuacja, że pan dyrektor kieruje chyba dwoma oddziałami i bieżący kontakt z nim jest utrudniony. Chciałem od razu korzystając z okazji zapytać pana ministra, jaka jest w tej chwili… niestety, mamy taką sytuację cały czas, że ze względu na te dumpingowe ceny, na które się rząd Platformy zgodził w tym przetargu i wybieranie takich wykonawców a nie innych, którzy po prostu tych robót nie realizowali, że S5 cały czas jest nieskończona.

Ale jest drugi, niezwykle istotny odcinek drogi, który dla całego województwa kujawsko-pomorskiego jest istotny, mam na myśli odcinek drogi S10 między Bydgoszczą a Toruniem. Na tę drogę przygotowany był STEŚ. Celowo o niej mówię, ponieważ to jest droga w województwie kujawsko-pomorskim, na której ilość wypadków śmiertelnych jest, niestety, największa.

Korzystając z okazji – jeżeli co do S10 nie mógłbym uzyskać informacji dzisiaj, panie ministrze, to prosiłbym o informację na piśmie, to jest dla nas niezwykle istotne. Tak, że co do tych dwóch zagadnień, czyli S5 – te trzy odcinki, z których zeszli Włosi – i S10 między Bydgoszczą a Toruniem, bardzo bym uprzejmie prosił: jakie są ramy czasowe i perspektywy?

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo, panie pośle.

Teraz pan poseł Żmijan.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Bardzo dziękuję.

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, przede wszystkim bardzo dziękuję za złożoną informację.

Pan minister Bittel zapytał o źródła moich informacji – chcę poinformować pana ministra, że raportów miałem w ręku kilka, ale takie, które myślę, że pan szybko zweryfikuje, to wnioski z raportu Federacji Przedsiębiorców Polskich i Centrum Analiz Legislacyjnych i Polityki Ekonomicznej. A przede wszystkim, panie ministrze, analizy, które przygotowali wykonawcy. Środowisko, o którym przed chwilą mówił pan minister Adamczyk, z którym tak świetnie współpracuje, to środowisko przygotowało świetny materiał, żeby wypracować właściwy wskaźnik waloryzacyjny. Niestety, te prace się rozpadły.

Myślę więc, że to powinno wam wystarczyć.

Za te informacje, rzeczywiście, bardzo dziękuję – tak, ja bardzo dziękuję.

Oczywiście, wybrzmiało to, co niepokoi, co jest groźne, no bo, zarówno przedstawiciel generalnej dyrekcji, jak i przedstawiciel PKP nie mówi o straconym czasie i o straconych środkach finansowych a tylko dwa przykłady.

To właśnie w następstwie tej optymalizacji kosztów, którego nie może zrozumieć pan minister Weber – otóż, ogłoszony przetarg na obwodnicę miasta Tomaszowa w ciągu drogi nr 17, gdyby był otwarty o czasie to zrealizowany byłaby za kwotę 142 mln, po dwóch latach jest realizowana o 50 mln drożej. Żeby nie być odosobnionym, to bliżej Krakowa – obwodnica Dąbrowy Tarnowskiej w ciągu drogi nr 73, odstąpienie w październiku 2017 r., przetarg na kontynuację w marcu 2018 r., realizacja o 44% wyższa i oczywiście czas o 15 miesięcy przesunięty.

I tak jest ze wszystkimi inwestycjami, na których zostały zerwane albo unieważnione przetargi.

Mam tutaj wisienkę dla pana ministra Bittela.

Otóż, panie ministrze – środkowy odcinek kolejowej „zakopianki", unieważniony przetarg w pierwszym podejściu, miał pan 150% kosztorysu inwestorskiego. Dzisiaj pańska własna firma daje trzykrotnie więcej – to są te efekty, to są właśnie… Te środki pewnie w jakiś sposób może i zrealizujecie, zrealizuje pan, tylko jaki będzie efekt rzeczowy za te same środki finansowe.

Takie są kwestie.

Do pana ministra Webera mam prośbę – panie ministrze, pan naprawdę nie zauważył, że pan zmienił miejsce pracy? To nie Komisja jest dla przedstawiciela rządu, tylko przedstawiciel rządu dla Komisji. Zadawane tu pytania nie mają prawa pana irytować, tylko pana zobowiązywać do tego, żeby pan udzielał odpowiedzi.

Pozwalam sobie to powiedzieć, bo – po prostu – zachował się pan wobec mnie zupełnie nie fair.

Jeszcze jedna uwaga do pana ministra – panie ministrze, jeżeli jest tak dobrze (ja wiem, że ma pan za co dziękować przedsiębiorcom, bo rzeczywiście wypruwają żyły), ale jeżeli ta współpraca jest taka dobra to niech pan chociaż słowem powie a ja dwukrotnie już wywoływałem posiedzenie Komisji na temat VAT-u za roboty utrzymaniowe – kiedy pan to załatwi?

Przecież firmy upadają nawet z tego tytułu.

W jakiej kondycji są dzisiaj firmy, które realizują te kontrakty, dlaczego pan nie podejmuje…

Kilka razy brałem udział w pracach zespołów z udziałem Prokuratorii, Głównego Urzędu Statystycznego – w spotkaniach, gdzie rzeczywiście była wola wypracowania wskaźnika waloryzacyjnego – nie widziałem tam pana ani pańskich zastępców, kiedy pan podejmie te rozmowy?

Bo to są właśnie te problemy, które spowodują, że nie wykorzystamy środków i z tego raportu, bo znowu pytanie do mnie – tak, eksperci wskazują, że zagrożonych jest ok. 5 mld zł tylko z programu drogowego, wymieniają z nazwy 12 drogowych zadań inwestycyjnych.

Panu ministrowi Bittelowi dziękuję, bo nie miałem dostępu do tych informacji dzisiaj przedstawionych. Mam nadzieję, że będziemy mieć do nich pełny dostęp.

Jeżeli – nie, to panie przewodniczący proszę o to, żebyśmy mieli dostęp do tych materiałów, bo one rzeczywiście są bardzo ważne i, mam nadzieję, będą pomocne w dalszej pracy.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo.

Poseł Stanisław Żmijan (PO-KO):

Panie przewodniczący, prośba do pana.

Ja rozumiem, że my tutaj, rzeczywiście, dzisiaj nie siedzimy, nie odpoczywamy, ciężko pracujemy, ale – jeżeli będzie taka potrzeba – proponuję przesunięcie czasu rozpoczęcia następnej Komisji. Są z nami przedstawiciele branży, którzy naprawdę myślę, że przyjechali po to, żeby także ewentualnie mogli zabrać głos, wobec tego proszę nie ograniczać…

Ja odstąpię od swojego czasu, który jest mi przynależny zgodnie z regulaminem na koniec posiedzenia.

Rezygnuję w tym momencie, ale proszę dać ten czas stronie wykonawców.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję.

Ja, oczywiście, nikogo tutaj, panie przewodniczący, nie będę ograniczał, tylko przypomniałem, że o 18.00 jest przyjęcie, omówienie raportu na temat stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego za 2018 r., też z liczną reprezentacją społeczną.

Tak, że umówmy się, wychodząc naprzeciwko pana tutaj propozycji – możemy rozpocząć o kwadrans później, 18.15 i jest za chwilę miejsce również na głosy ze strony branży.

Jest pan poseł Lamczyk, mam prośbę do pana posła Suchonia – pan wielokrotnie na poprzedniej Komisji zabierał głos, gdyby pan ewentualnie mógł „odstąpić" ten głos przedstawicielom strony społecznej, jeśli wyrażą taką…

Pan się też przed chwilą zgłaszał o zabranie głosu, tak?

Poseł Mirosław Suchoń (PO-KO):

Tak.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Jak pan ma nieodpartą potrzebę to prosimy bardzo, ale zamykam w związku z tym tę listę…

Poseł Mirosław Suchoń (PO-KO):

Znaczy, ja w ogóle mogę wyjść, panie przewodniczący, jeżeli jest takie oczekiwanie, ja mogę wyjść w ogóle.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Nie, absolutnie, tylko…

Poseł Mirosław Suchoń (PO-KO):

Nie rozumiem, skąd takie uwagi, naprawdę – panie przewodniczący, szanujmy się.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Czas, po prostu.

Pan poseł Lamczyk, później pan poseł Suchoń.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO-KO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Panowie ministrowie, szanowni państwo, Ministerstwo Infrastruktury opublikowało kolejną aktualizację Krajowego Programu Kolejowego. Tym razem nie ma żadnych zmian rzeczowych, ale są finansowe i załóżmy właśnie ten nowy… można powiedzieć, że właśnie te kolejne opublikowane aktualizacje, budzą dużo niepokoju.

Rozpocznę może od spraw związanych z finansowaniem. Jak wiemy, jest zmiana finansowania. W roku 2009 r. 1 mld zł miał być z budżetu państwa, a w tej chwili widzę, że zastąpiono to środkami funduszu kolejowego. Prosiłbym tutaj o wyjaśnienie pana ministra, bo jak wiemy te środki są … miałyby pójść na coś innego.

Podobnie jest zmiana odnośnie wartości całego KPK-u, ponieważ opiewał w pierwszej wersji na 11,8 mld, w tej chwili opiewa na 10,9 mld zł. Tutaj jest obawa, że nie będzie podpisywanych nowych umów.

Sprawa następna – cieszymy się z prac w porcie w Gdyni i w Gdańsku, ale widzę, że właśnie prace dla alternatywnego ciągu transportowego Bydgoszcz – Trójmiasto, czyli linii 201… ta sprawa została właśnie okrojona z 1 mld 700 do 962 mln zł. Stąd pytanie, jak ta sprawa będzie realizowana?

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo.

Pan poseł Suchoń, ostatni na liście poselskiej a później ewentualnie zapytam się, czy ktoś z zaproszonych gości będzie chciał jeszcze zadań pytania.

Proszę, pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (PO-KO):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Panie ministrze, Wysoka Izbo, ja paradoksalnie zgadzam się z panem ministrem Adamczykiem.. nie wszystko idzie najlepiej, tak można powiedzieć – myślę, że w znaczącym stopniu przyczynia się do tego zatrzymanie *de facto* procesów inwestycyjnych w latach 2016-2017 oraz te problemy z wykonawcami nie biorą się znikąd.

Chcę zapytać pana ministra, czy państwo podejmując decyzję, czy też prowadząc proces mający na celu wycenę konkretnych zakresów rzeczowych, konkretnych inwestycji, bierzecie pod uwagę wszystkie działania, które zostały podjęte przez większość parlamentarną?

Czyli – wprowadzenie ponad trzydziestu nowych podatków, podwyższenie podatków istniejących? Bo ja, poniekąd rozumiem wszystkie te firmy, które zgłaszają swoje oczekiwania dotyczące wzrostu wynagrodzenia. Mamy presje na płace, wielokrotne podwyżki związane z wynagrodzeniem w zakresie minimalnym, co oczywiście wpływa na podwyżki, presję płacową. Kwestie związane z wysokością kosztów transportu, czyli wprowadzenie nowych opłat, podwyżki podatków – to wszystko powoduje, że koszty prowadzenia działalności rosną.

Chciałem prosić o wyjaśnienie, w jaki sposób ministerstwo podchodzi do tego tematu, w jaki sposób kalkuluje ten wzrost kosztów, który dotyczy przedsiębiorców i który później oczywiście musi wpływać w sposób oczywisty na to, że domagają się słusznie, bardzo słusznie (i to trzeba podkreślić) wyższego wynagrodzenia?

Jeżeli rząd prowadzi działania, które w sposób znaczący wpływają na koszty, które powodują wzrost kosztów po stronie przedsiębiorców, to również musi się liczyć z tym, że ci przedsiębiorcy wystąpią o zgodne z tą presją, zgodne ze wzrostem kosztów, regulacje wynagrodzeń. Trzeba to rozumieć.

Mam też prośbę, jest pan minister Adamczyk.

Panie ministrze, PKP PLK prowadzi wzmożoną wycinkę drzew. Naprawdę apeluję z tego miejsca o to, żeby pan minister podjął działania mające na celu uspokojenie PKP PLK, bo to w sposób znaczący wpływa w centrach miast na krajobraz. Wycinka drzew powoduje, że jest coraz mniej zieleni w miastach. Bielsko-Biała, Cieszyn… trafi do pana ministra petycja.

Bardzo proszę o to, żeby się pan minister tą petycją w sposób bardzo dogłębny zajął i spowodował racjonalne podejście do bezpieczeństwa, do czyszczenia torów w taki sposób, żeby nie niszczyć również tej zielonej materii i krajobrazu miast.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo.

Teraz przechodzimy do wystąpień, pytań.

Przypomnę, że tematem jest „Informacja ministra na temat realizacji zadań inwestycyjnych w ramach podstawowych programów infrastrukturalnych”.

Pan Adrian Furgalski, później pan Jan Syliński, proszę bardzo.

Przewodniczący zarządu Railway Business Forum Adrian Furgalski:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Szanując czas, dwie krótkie rzeczy.

Mówiliśmy o tym, że jesteśmy po aktualizacji finansowej KPK-u – również rzeczowej.

Pytanie czy (a jeśli tak, to kiedy?) czeka nas aktualizacja finansowa programu budowy dróg krajowych, bo rozumiem, że w tym limicie 135 mld rzeczowo nie jesteśmy w stanie się zamknąć?

I druga rzecz, która zelektryzowała kilka dni temu. Jak wygląda sytuacja Energopol Szczecin a więc ważne inwestycje – tunel w Świnoujściu, tunel między Łodzią Fabryczną a Kaliską. Firma złożyła wniosek o upadłość, ale wiemy po rozmowach z generalną dyrekcją, z PLK, że prawdopodobnie wniosek ten wycofa.

Gdyby można było otrzymać informację, jak wygląda sytuacja, czy są jakieś zagrożenia kontraktów realizowanych przez Energopol Szczecin?

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Pan Jan Styliński, proszę bardzo.

Prezes Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa Jan Styliński:

Dzień dobry państwu.

Panie przewodniczący, bardzo dziękuję za udzielenie głosu.

Trzeba na wstępie powiedzieć, że – jako organizacja zrzeszająca pracodawców budownictwa – analizujemy sytuację bieżącą. Nie jest to krytyka, jest to obserwacja zjawisk, z jakimi mamy do czynienia. Mamy świadomość, że wiele z tych zjawisk to są zjawiska, które są uciążliwe, trudne do rozwiązania zarówno po stronie inwestorów, po stronie

ministerstwa, jak i po stronie rynku, ale to nie znaczy, że z tymi wyzwaniami nie musimy się zmierzyć.

Niewątpliwie, prawdą jest to, o czym powiedział pan minister Adamczyk, że rozmawiamy i, że rozmawiamy o tym, co nas dotyczy na przyszłość, ale też niewątpliwie jest szereg zagadnień, których dotychczas nie rozwiązaliśmy a które silnie rzutują na obecną sytuację, z którą mamy do czynienia.

Dzisiaj, nawet w świetle dzisiejszej dyskusji, która tutaj się toczy, odnosimy pewne wrażenie, że dyskutujemy o różnych szczegółowych aspektach poszczególnych inwestycji (panów prezentacje były bardzo obszerne), ale trochę ucieka nam z horyzontu sprawa spojrzenia strategicznego na sytuację na rynku budowlanym dzisiaj i pewnych kierunków, w jakich ta sytuacja zmierza a, w związku z tym, wyciągnięcia wniosków, co z tą sytuacją zrobimy i w jakim jesteśmy punkcie z takiego strategicznego, ogólnego punktu widzenia? Dość wskazać, że dzisiaj w samych drogach zostały do rozstrzygnięcia przetargi na kwotę mniej więcej 50 mld zł, prezentacja pokazywała 48 mld, ale mamy pewne przetargi, które są w toku, nierozstrzygnięte, pewne z umów, które zostały rozwiązane a przetargi na dokończenie będą się toczyć.

Biorąc pod uwagę, że szereg kontaktów realizowanych w Polsce to są kontrakty w modelu „Projektuj – buduj" taki realny okres od podpisania umowy do zakończenia robót budowlanych to jest od 30 do 40 miesięcy. Dodatkowo, procedura przetargowa, która trwała 12 miesięcy teraz się trochę skróciła, przynajmniej w niektórych przetargach.

To nas prowadzi do konkluzji, że w zasadzie – w ciągu najbliższych dwóch lat – powinny być ogłoszone przetargi na kwotę ok. 25 mld rocznie, żebyśmy byli w stanie w tym limicie czasowym 2023 r. dla środków unijnych i 2025 r. dla pozostałych środków się zmieścić. To jest niezwykle ambitne wyzwanie i my – jako firmy i rynek – z przyjemnością temu zadaniu sprostamy. Jednocześnie obawiamy się, że pewne obciążenia natury historycznej realnie będą to wykonanie, to aktywne uczestniczenie w planie modernizacji naszego kraju, utrudniać.

Wydaje się, że powinniśmy na te wyzwania i na tę sytuację spojrzeć obiektywnie, odseparować ją od politycznej dyskusji, bo to też nie jest na pewno z naszej strony ani miejsce, ani rola. Natomiast spojrzeć na to, co jest realnym problemem – ta kumulacja, którą widzimy przed sobą, jest realnym problemem. Ona będzie wpływała na wysokość składanych przez firmy ofert, ponieważ… obawiamy się powtórki scenariusza, z którym mieliśmy do czynienia w minionych latach – obawa przed wybieraniem firm, które nie mają żadnego własnego potencjału w Polsce ani kadrowego, ani sprzętowego, które są gotowe dostarczyć gwarancję o wątpliwej jakości co do możliwości skorzystania z nich. To jest drugi element, gdzie wydaje się, że nie do końca korzystamy z nauki…

Dzisiaj było zaprezentowanych szereg firm z kilku państw europejskich, gdzie wydaje się, że one w taki sposób jakiś czas temu oferty składały. Dzisiaj, nauczeni tym doświadczeniem, chyba nie do końca powinniśmy doprowadzać do sytuacji, akceptować, kiedy podobny model funkcjonowania przez część wykonawców na rynków ma miejsce i jest kontynuowany.

Żeby jeszcze wspomnieć o historycznych uwarunkowaniach, pozwolę sobie to zrobić naprawdę bardzo skrótowo.

Nie ulega wątpliwości, że tym największym wyzwaniem jest poradzenie sobie z historycznym wzrostem cen. Możemy odcinać grubą kreską i mówić, że tego się nie da zrobić, ale – jeśli spojrzymy strategicznie – to może i się nie da, ale my to musimy w jakiś sposób zrobić. Dysponujemy opiniami prawnymi, którymi się w najbliższych dniach z panem ministrem podzielimy, które pokazują i ścieżkę wyjścia i w bardzo dogłębny sposób analizują i polskie prawo i unijne prawo w zakresie możliwości wyjścia z tej patowej sytuacji.

Jeśli spojrzymy z kolei na liczby to dzisiaj możemy mówić o kontraktach, gdzie te oczekiwania waloryzacyjne były na poziomie – roszczenia kontraktowe 3 mld zł w odniesieniu do kontraktów rozwiązanych i kolejne 3,5 mld szacujemy dla tych kontraktów, które już dzisiaj możemy określić jako zagrożone, to jest razem 6,5 mld zł.

Nasze rynkowe oczekiwania, kalkulacje co do skali waloryzacji – zresztą potwierdzone przez raport (o którym wspominał pan poseł Żmijan) Federacji Przedsiębiorców Polskich – pokazują na kwotę 2,3 mld minus 800 mln, które wrócą do skarbu państwa.

Tak, że nawet z czysto ekonomicznego punktu widzenia, poważne analizy (poważne, zaznaczam, nie robione gdzieś tam i przez byle kogo) pokazują, że kierunek waloryzacji i zmierzenia się z tym problemem nie tylko w aspektach prawnych, ale też kwotowych, będzie się skarbowi państwa opłacał a na pewno umożliwi zrealizowanie ambitnego planu wykonawcom.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo dziękuję za przedostatni głos.

O ostatni głos prosiłbym pana prezesa, już powinniśmy skończyć to posiedzenie i rozpocząć następne – chcę jeszcze udzielić głosu przedstawicielom rządu, panu ministrowi, tak, że proszę jeszcze o ten ostatni głos w dyskusji ze strony przedstawicieli partnerów społecznych.

Proszę bardzo.

Wiceprezes zarządu Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa Waldemar Ostrowski:

Zabieram głos z ramienia Ogólnopolskiej Izby Drogownictwa a jednocześnie, jako prezes firmy wykonawczej.

Proszę państwa, chciałem powiedzieć, że osobiście od półtora roku prowadzę korespondencję zarówno z ministerstwem, jak i z generalną dyrekcją na temat wzrostu kosztów, cen. Doprowadziło to do tego, że w tej chwili zszedłem z kontraktu. Jestem w o tyle dobrej sytuacji, że mam umowę konsorcyjną i lider przejął moje zadanie. Natomiast w dalszym ciągu nie są w ogóle uwzględnione wszystkie umowy i realizacje, które zostały podpisane przed 2016 r.

Zgadzam się, że w tej chwili jest współczynnik rewaloryzacyjny na nowe roboty i jest on też zwiększony i nowe roboty idą już po nowych kosztach, natomiast do starych tematów nie ma powrotu.

Chciałem się zapytać (bo tu generalna dyrekcja i ministerstwo powiedziało, że współpracuje z wykonawcami), jaka jest współpraca, kiedy ja od półtora roku dostaję ciągle tę samą informację? *Nie, bo nie, bo współczynnik taki i nie pozwalają na to procedury unijne*.

Nie chcę dalej, proszę państwa, przedłużać tego wystąpienia, ale proszę się nad tym zastanowić.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo.

Oddaję teraz głos na podsumowanie panu ministrowi Adamczykowi.

Przepraszam tych z państwa, którzy chcieli jeszcze zabrać głos. Jesteśmy, mówiąc wprost, w niedoczasie, procedujemy od godz. 16.00.

Proszę, panie ministrze, jeśli pan zechce zabrać głos, czy ewentualnie któryś z pana zastępców.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Pan minister Bittel prosił, żeby mógł odnieść się do tych kwestii szczegółowych – mam nadzieję, że tutaj też znajdzie się odpowiedź na pytanie dotyczące aktualizacji KPK-u.

Jeżeli chodzi o Program Budowy Dróg Krajowych i Autostrad to w tym momencie nie planujemy w najbliższych tygodniach, czy w najbliższych miesiącach jego aktualizacji.

Oczywiście, zgadzam się z panem prezesem, że wcześniej czy później taka aktualizacja będzie potrzebna, natomiast w najbliższych tygodniach nie ma planu co do aktualizacji, tak jak stało się to z Krajowym Programem Kolejowym.

Nie mogę też nie odnieść się do słów pana prezesa Stylińskiego.

Ja bardzo sobie cenię tę naszą różnicę zdań, ale też cenię sobie to, że to jest ten wspólny mianownik, to jest troska o to, co dzisiaj w naszych inwestycjach i troska o to, co będzie w kolejnych latach, bo przecież od tego zaczynaliśmy rozmowę, jak to… mówię o tej debacie i współpracy z branżą, jak to uczynić, abyśmy nie mieli takich pików (jeżeli chodzi o wielkość zamówień) i takich sytuacji, jak w 2015 r. i 2016 r., kiedy pojawiały się tytuły i państwo je pamiętacie, bo one były przecież też przedmiotem debaty parlamen-

tarnej. *Co mamy zrobić, bo mamy do zwolnienia 6,5 tys. pracowników*? – to tylko jedna z dużych firm takie komunikaty wysyłała.

Więc, co do wielkości zamówień musimy, panie prezesie, uporać się z tymi programami, z tymi zadaniami i, jak powiedział pan poseł Suchoń (zwrócił uwagę na tę część mojego wystąpienia) – oczywiście, nikt nie powiedział, że jest tutaj łatwo i procesy przebiegają bez jakichś trudności. Przecież trudności są zawsze, pokonujemy je, bo po to jesteśmy powołani, żeby je pokonać.

Kiedy mówimy o waloryzacji – od ubiegłego roku uzgadnialiśmy, że jeżeli będzie jakikolwiek projekt, pomysł, który zostanie zaakceptowany nie tylko przez Ministerstwo Infrastruktury (bo my tu jesteśmy absolutnie otwarci), ale też przez Prokuratorię Generalną, przez Urząd Zamówień Publicznych, przez Ministra Finansów, bo trzeba pamiętać, że wiele instytucji pracuje nad tym, aby znaleźć rozwiązanie i wiele instytucji opiniuje tego typu rozwiązania… do tej pory nie mieliśmy takich gotowych propozycji projektów, które na twardo moglibyśmy ocenić.

Tutaj pan prezes, mam nadzieję, się ze mną zgodzi.

Są tutaj obecne na sali wszystkie osoby, z którymi chociażby spotkaliśmy się w styczniu, kiedy ostatecznie był przyjjmowany… czy inaczej – informowaliśmy o tym, albo uzgodniliśmy, że jest ta kwota rewaloryzacyjna do nowych kontraktów. Natomiast – dopóty dopóki w stosunku do starych kontraktów nie pojawią się konkretne rozwiązania, które mogą być zaakceptowane i zaaprobowane przez instytucje, których nazwy wymieniłem – to nie będziemy w stanie wiele tutaj zrobić. Będziemy mogli i uznajemy tutaj to prawo wykonawcy (prawo, czy wręcz czasami obowiązek), żeby wystąpić do sądu o uwzględnienie tych sytuacji nadzwyczajnych, nadzwyczajnych wzrostu kosztów, aby można było uzupełnić tę kwotę kontraktową.

Podam tutaj przykład – wpierw ambasador, później minister transportu Włoch zabiegali o to, abyśmy rewaloryzowali na wprost kwoty kontraktowe i, w końcu, pan wicepremier Włoch był obecny na rozmowie w naszym ministerstwie. Każdorazowo prosiłem wpierw ambasadora, zwracałem się do pana ministra transportu Włoch i później do wicepremiera z prośbą o to, aby jeżeli istnieją takie mechanizmy, które zostaną zaakceptowane przez Komisję Europejską, aby nam je wskazał, żeby nam pomógł stworzyć ścieżkę możliwości umożliwiającą waloryzację kontraktów zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Do dzisiaj też ze strony włoskiej – ani pana premiera, ani też ministra transportu, ani też służb dyplomatycznych (kilkakrotnie ambasadora włoskiego prosiłem, przypominaliśmy o sprawie) takich informacji nie ma.

Jeżeli – jak pan mówi, panie prezesie – są kolejne propozycje, są kolejne rozwiązania, ja myślę, że niezwłocznie pochylamy się nad nimi i pracujemy, aby wytworzyć to, o co pan apeluje, żeby wytworzyć system, który nie pozwoli nam zapomnieć o tych starych, bezpośrednich kontaktach.

Jeszcze jedno słowo… kiedy słyszę też moich kolegów posłów, krytycznych, spoglądających na skutki zejścia z budów (czy wyrzucenia z budów, bo ja to tak nazywam) wykonawców nierzetelnych, niesolidnych, nierealizujących umów, bo tak to trzeba nazywać… tutaj państwo powinno być silne i zdecydowane i bez pobłażania, bez akceptacji sytuacji, w której strona związana umową nie wykonuje tych warunków umownych.

Kiedy mówimy o tych dużych stratach, staram się to liczyć też cokolwiek inaczej – traktuję kosztorys inwestorski jako bazę wyjściową a później kwotę złożoną, która została zaakceptowana ostatecznie w procesie przetargowym, pomimo skargi zamawiającego do Krajowej Izby Odwoławczej, która często nakazywała zamawiającemu powtórzenie postępowania w momencie, kiedy uznano, że któraś z ofert jest ofertą z rażąco niską ceną i wyliczając, wychodząc z wartości inwestora, z kosztorysu inwestorskiego, te kwoty nie idą w kilkadziesiąt procent, czasem w 6%, 5%, może 12-15%, bo – kiedy mówimy o waloryzacji chociażby dla tych… nie wiem, czy powinniśmy teraz o szczegółach rozmawiać, chyba – nie…

Myślę, że to czas na kolejne spotkanie. Mógłbym tutaj rozwinąć ten wątek, ale czas biegnie.

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, bardzo proszę, pan minister Andrzej Bittel, pan minister Rafał Weber, bardzo proszę.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie ministrze, jedna prośba, z uwagi też na szacunek dla kolejnych gości.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO-KO):

Zróbmy przerwę w tym posiedzeniu i kontynuujmy.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

O 20.00 panie… tak?

Poseł Cezary Grabarczyk (PO-KO):

Tak. Bardzo dobrze.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

O 20.00, tak?

Pan minister, proszę bardzo – pan minister Bittel.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo, ja już króciutko.

Jeśli chodzi o kwestie związane z Energopolem Szczecin to warto powiedzieć, że firma zapewnia, że będzie kontynuowała realizację prac na kontrakcie kolejowym i, że podejmie wszystkie działania niezbędne do tego, aby realizować – to jest jakby pierwsza kwestia.

Druga kwestia – chciałem powiedzieć, że nie mam żadnej własnej firmy, by to… żeby się nie przebiło gdzieś tam, natomiast firmy, które składają oferty, na przykład w postępowaniu na Chabówkę, będą jeszcze uczestniczyły w licytacji elektronicznej, które czasami diametralnie zmieniają wartości i to jest też gra rynkowa pewnego typu, wynikająca…

Również te procenty wynikają również z tego, że inwestycje były źle oszacowane w ramach przyjmowania KPK-u i my te kwoty później korygujemy, co skutkuje choćby zwiększaniem wartości Krajowego Programu Kolejowego.

Jeśli chodzi o miliard złotych z … źródeł to powiem króciutko: w tym roku mieliśmy wykupić obligacje z Funduszu Kolejowego, zamiast je wykupić – zrolujemy je i w związku z tym będziemy funkcjonowali w innych źródłach, dzięki temu będziemy też realizowali inwestycje. A w ramach działań, które podejmujemy, to zawsze chcemy przede wszystkim mieć te zabezpieczone środki na inwestycje, na które możemy zawrzeć umowę.

W związku z tym czasami zdarza się tak, że zdejmujemy z tych inwestycji, które w późniejszych czasach były przewidziane do realizacji kwotę po to, aby sobie zapewnić na te, które w tej chwili możemy zrealizować a cały czas zabiegamy o zwiększenie środków na realizację Krajowego Programu Kolejowego.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo.

Zamykam dyskusję i stwierdzam, że na tym porządek dzienny został wyczerpany.

Zamykam posiedzenie Komisji, dziękując wszystkim przedstawicielom ministerstwa, generalnej dyrekcji, Polskich Liniom Kolejowym, przedstawicielom organizacji związanych z branżą drogową, infrastrukturalną za obecność dzisiaj i myślę, że ten istotny temat, ważny dla realizacji zadań rządowych, będzie kontynuowany.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Jeżeli można, proszę nie traktować tego w ten sposób, że chcę deprecjonować problem, ale chcę się tutaj odnieść się do wątpliwości pana posła ministra Grabarczyka – zapewniam pana posła, że zanim pan przewodniczący Żmijan zrzekł się swojego czasu wystąpienia podsumowującego, jako wnioskodawcy w trybie art. 152 zwołującego to posiedzenie, to w sposób właściwy sobie – i, oczywiście, opozycji – zwrócił uwagę na braki, jeżeli chodzi o działalność strony rządowej.

Zapewniam pana posła, że nie pominął niczego i nie został dłużny wobec obowiązków opozycji.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo.

Panie i panów posłów informuję, że kolejne posiedzenie Komisji rozpoczynamy za pięć minut.

Dziękuję bardzo.